

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Sarreguemines - Hanweiler-Bad Rülchingen</b>	<b>302.6005Z98 Seite 1</b>

## 1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die gemeinsame Regelung haben:

DB Netz AG  
Regionalbereich Südwest  
Produktionsdurchführung Saarbrücken  
Am Hauptbahnhof 4  
D-66111 Saarbrücken

und




Société Nationale des Chemins de Fer français  
Direction de la Circulation Ferroviaire  
EIC Lorraine  
14, Viaduc JF Kennedy  
F-54052 Nancy Cedex

## 2 Gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke

*siehe folgende Seiten*



---

 <p>Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex</p>	 <p>Direction des Opérations 92, Avenue de France F-75648 Paris Cedex 13</p>	 <p>DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken</p>
---	---	---

---

**GEMEINSAME REGELUNG DER ÖRTLICHEN BESONDERHEITEN  
AUF DER GRENZSTRECKE**

**Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen**

---

**CONSIGNE COMMUNE TRAITANT DES PARTICULARITES  
D'EXPLOITATION DE LA SECTION FRONTIERE**

**Sarreguemines – Hanweiler-Bad Rilchingen**

**Gültig ab 01.09.2013**

**Applicable à partir du 01/09/2013**

**EIC LOR DC 00076**

## Geschäftsführende Stellen Services dirigeants responsables

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	(abgekürzt DB Netz) (abréviation DB Netz)
--	--

Société Nationale des Chemins de Fer français Direction de la Circulation Ferroviaire EIC Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex	(abgekürzt SNCF) (abréviation SNCF)
--	--

<b>Verteiler Deutschland: Distribution allemande</b>		<b>Verteiler Frankreich: Distribution française</b>	
<b>Zentrale</b>	Betriebsverfahren	<b>Etablissement public de sécurité ferroviaire</b>	EPSF
<b>RB Südwest</b>	Eisenbahnbetriebsleiter Fahrplan/Kundenmanagement Koordination Betrieb/Bau BZ Karlsruhe	<b>SNCF Réseau</b>	DSSR, DCF, IOS, BTE, PIPR
<b>Produktions- durchführung Saarbrücken</b>	Instandhaltung Betrieb	<b>DSEM</b>	CORINT
<b>DB Energie</b>		<b>EIC Lorraine</b>	Pôle Sécurité COGC (2 ex) BHR UO Infra Metz-Sablon Gare de Sarreguemines (Poste 1, Dirigeant Circulation)
Beteiligte Personen mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im grenzüberschreitenden Verkehr mit der SNCF		<b>Infrapôle Lorraine</b>	Pôle QS
<b>Eisenbahn-Bundesamt (EBA)</b>		<b>Entreprises ferroviaires</b>	: EF abonnées
<b>EVU</b> , die die Strecke befahren			

## Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
1	Neue Befehle	13.12.2015		

## Rectificatifs

Version	Date
1 Version 2	13.12.2015

DB Netz AG  
Regionalbereich Südwest  
Produktionsdurchführung  
Saarbrücken  
Am Hauptbahnhof 4  
D-66111 Saarbrücken

Société Nationale des  
Chemins de Fer Français (SNCF)  
Direction de la Circulation  
Ferroviaire  
EIC Lorraine  
14, Viaduc JF Kennedy  
F-54052 Nancy Cedex

Réseau Ferré de France  
(RFF)  
Direction des Opérations  
92, Avenue de France  
F-75648 Paris Cedex 13

Saarbrücken, den 21.06.13

Nancy, le 16.05.13

Paris, le 12.06.13

gez. i.V. Herrmann

gez. Frédéric Horny

gez.

gez. i.A. Königstein

## Inhaltsverzeichnis/Sommaire

<b>Kapitel I. Allgemeines</b> .....	<b>7</b>
<b>CHAPITRE I : GENERALITES</b> .....	<b>41</b>
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung .....	7
Article 11 – Documents abrogés ; date d'application de la consigne commune .....	41
Abschnitt 12 – Inhalt .....	7
Article 12 – Objet, principes .....	41
Abschnitt 13 – Sprachregelung .....	7
Article 13 – Langue à employer .....	41
Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen .....	8
Article 14 – Modifications aux textes réglementaires .....	42
 <b>Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler</b> .....	 <b>9</b>
<b>CHAPITRE II : PRINCIPES D'EXPLOITATION ET INSTALLATIONS DE LA SECTION FRONTIERE SARREGUEMINES - HANWEILER</b> .....	<b>43</b>
Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke .....	9
Article 21 – Définition de la section frontière .....	43
Abschnitt 22 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke .....	9
Article 22 – Régime d'exploitation et service de la circulation .....	43
Abschnitt 23 – Zugsicherungssysteme .....	9
Article 23 – Systèmes de sécurité embarqué .....	43
Abschnitt 24 – Kommunikationseinrichtungen .....	10
Article 24 – Installations de télécommunication .....	44
Abschnitt 25 – Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke .....	11
Article 25 – Cantonnement des trains sur la section frontière .....	45
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb .....	11
Article 26 – Installations de traction électrique .....	45
Abschnitt 27 – Bahnübergänge (BÜ) .....	11
Article 27 – Passages à Niveau (PN) .....	45
Abschnitt 28 – Änderung von technischen Einrichtungen .....	12
Article 28 – Modifications des installations .....	47
Abschnitt 29 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten .....	13
Article 29 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires .....	47
 <b>Kapitel III. Trassenmanagement</b> .....	 <b>16</b>
<b>CHAPITRE III : GESTION DE LA CAPACITE</b> .....	<b>50</b>
Abschnitt 31 – Grundsätze .....	16
Article 31 – Principes .....	50
Abschnitt 32 – Trassenanmeldung .....	16
Article 32 – Demande de sillons .....	50
Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen .....	16
Article 33 – Modification et suppression de sillons .....	50
Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke .....	17
Article 34 – Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière .....	51
 <b>Kapitel IV. Regelungen für die Züge</b> .....	 <b>18</b>
<b>CHAPITRE IV : PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS</b> .....	<b>52</b>
Abschnitt 41 Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen .....	18
Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage .....	52
Abschnitt 42 – Schlussignale an Zügen .....	18
Article 42 – La signalisation d'arrière des trains .....	52
Abschnitt 43 – Zulässige Geschwindigkeit .....	18
Article 43 – Vitesse limite .....	52
Abschnitt 44 – Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit .....	18
Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train .....	52
Abschnitt 45 – Beförderung gefährlicher Güter .....	18
Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses .....	52
Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen .....	18
Article 46 – Suppression de trains .....	52

Abschnitt 47 – Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist .....	19
Article 47 – Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie ..	52
<b>Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen .....</b>	<b>20</b>
<b>CHAPITRE V : CIRCULATION DES TRAINS .....</b>	<b>54</b>
Abschnitt 50 – Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern .....	20
Article 50 – Communications entre les AC .....	54
Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen .....	20
Article 51 – Conditions d'annonce des trains .....	54
Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle .....	21
Article 52 – Ordres écrits. Bulletins .....	55
Abschnitt 53 – Gefährliche Ereignisse .....	21
Article 53 – Incidents - Situations dangereuses .....	55
Abschnitt 54 – Hilfeleistung, .....	22
Article 54 – Secours .....	56
Abschnitt 55 – Gleissperrung .....	27
Article 55 – Fermeture de la voie .....	61
Abschnitt 56 – Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl .....	27
Article 56 – Dérangement total des moyens de communication entre les AC .....	62
Abschnitt 57 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz .....	27
Article 57 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées .....	62
Abschnitt 58 – Rückmelden .....	28
Article 58 – Avis d'arrivée .....	62
Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke .....	28
Article 59 – Dérangement des installations techniques de la section frontière .....	62
<b>Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT) .....</b>	<b>34</b>
<b>CHAPITRE VI : TRANSPORTS EXCEPTIONNELS .....</b>	<b>68</b>
Abschnitt 61 – Grundsätze .....	34
Article 61 – Principes .....	68
Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck .....	34
Article 62 – Imprimé spécifique bilingue .....	68
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT .....	35
Article 63 – Autorisation d'incorporation des transports exceptionnels .....	69
Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT .....	35
Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels .....	69
<b>Kapitel VII. Rangieren .....</b>	<b>36</b>
<b>CHAPITRE VII : MANOEUVRES .....</b>	<b>70</b>
Abschnitt 71 – Grundsätze .....	36
Article 71 – Principes .....	70
Abschnitt 72 – Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze .....	36
Article 72 – Manœuvres au delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière .....	70
Abschnitt 73 – Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze .....	36
Article 73 – Manœuvres au delà du signal de sortie N 1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière .....	70
<b>Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen .....</b>	<b>37</b>
<b>CHAPITRE VIII : ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF DES INSTALLATIONS FIXES ET TRAVAUX SUR CES INSTALLATIONS .....</b>	<b>71</b>
Abschnitt 81 – Grundsätze .....	37
Article 81 – Principes .....	71
Abschnitt 82 – Arbeiten auf deutschem Gebiet .....	38
Article 82 – Travaux sur le territoire allemand .....	72
Abschnitt 83 – Arbeiten auf französischem Gebiet .....	39
Article 83 – Travaux sur le territoire français .....	73
Abschnitt 84 – Sperrfahrten bei Arbeiten .....	40
Article 84 – Circulation à voie fermée pour travaux .....	74

---

**Anlagen / Annexes**

1	Übersichtsplan über die Grenzstrecke Plan de la section frontière	75
2	Plan der KVB/PZB-Balisen Schema des balises KVB/PZB	76
3a	Befehl DB (deutsch/französisch) Ordre DB (allemand/français)	77
3b	Befehl (zweisprachig) der SNCF Bulletin (bilingue) de la SNCF	80
4	Vordruck „Anforderung von Hilfe“ Demande de secours	81
5	Vordruck „Reihenfolge der Züge“ Tableau „Succession des trains“	85
6	GSM-R	86
7	Glossar Glossaire	89



---

## Kapitel I. Allgemeines

### Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen, Gültigkeit der gemeinsamen Regelung

Diese gemeinsame Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die deutsche Ausgabe vom 01.10.1997 und die „consigne d'établissement“ (CE S0 n°1/53) vom 21.07.2003, gültig ab 22.09.2003. Sie tritt am 01.09.2013 in Kraft.

### Abschnitt 12 – Inhalt

Diese gemeinsame Regelung definiert die besonderen betrieblichen Bedingungen der Grenzstrecke zwischen den Bahnhöfen Sarreguemines und Hanweiler-Bad Rülchingen (im Folgenden als Hanweiler bezeichnet).

- (1) Die Sicherheit für das Personal und für die Durchführung der Zug- und Rangierfahrten wird gewährleistet:

- durch die SNCF (im Auftrag von RFF) für den französischen Teil der Grenzstrecke, der in km 1,043 (SNCF) bzw. km 16,933 (DB Netz) endet.

Es ist grundsätzlich das französische Regelwerk anzuwenden.

- durch DB Netz für den deutschen Teil der Grenzstrecke, der in km 16,933 (DB Netz) bzw. km 1,043 (SNCF) endet.

Es ist grundsätzlich das deutsche Regelwerk anzuwenden.

Die besonderen Regeln für die Durchführung des Betriebs auf der Grenzstrecke und die ggf. vorhandenen Ausnahmen von den Vorschriften der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in dieser Regelung enthalten.

- (2) Soweit in dieser gemeinsamen Regelung keine besonderen Regelungen getroffen sind, sind durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Zugangsbedingungen der DB Netz AG und die Zugangsbedingungen für das französische Eisenbahnnetz zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

### Abschnitt 13 – Sprachregelung

- (1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verkehren auf administrativer Ebene in der jeweils eigenen Sprache. Es ist jedoch möglich, die Sprache des Nachbar-EIU zu verwenden.

- (2) Alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen und Gespräche zwischen den Fahrdienstleitern (Fdl) Sarreguemines und Hanweiler werden in deutscher Sprache geführt. Der Fdl Sarreguemines muss deutsch sprechen und die entsprechenden „Dépêches“ in Deutsch im „Carnet d'enregistrement des dépêches“ nachweisen.

- (3) Die Betriebssprache zwischen EIU und EVU ist die Landessprache des jeweiligen Grenzstreckenabschnitts.

Die Zugpersonale müssen der fremden Sprache so weit mächtig sein, dass sie in der Lage sind, sich im notwendigen Umfang ihrer Tätigkeiten mit den Personalen des EIU verständigen zu können. Die Zugpersonale der Züge von oder nach Deutschland, die in Sarreguemines enden oder beginnen, dürfen vorübergehend die deutsche Sprache anwenden. Ansonsten wird im Bahnhof Sarreguemines Französisch gesprochen.

- (4) Gespräche zwischen dem Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Lorraine und der Betriebszentrale (BZ) Karlsruhe bzw. der Fahrplanabteilung werden auf Deutsch oder Französisch abgewickelt. DB Netz und SNCF Infra sollen sicherstellen, dass in ihrer jeweiligen Leitstelle mindestens ein kompetenter Mitarbeiter zweisprachig ist. Sofern kein zweisprachiger Mitarbeiter zur Verfügung steht, sind die notwendigen Absprachen in deutscher Sprache über die Grenzbahnhöfe (Bezirksleiter, Fdl...) abzuwickeln.
- (5) Die Kenntnis der jeweils anderen Sprache ist durch die verantwortlichen Leiter nachweislich in regelmäßigen Abständen im Rahmen der üblichen Überwachung zu prüfen.

## Abschnitt 14 – Änderung von Regelungen

- (1) Diese gemeinsame Regelung wird von DB Netz und dem EIC Lorraine herausgegeben. Sie wird für den Bereich des französischen Netzes von der „Direction de la Sécurité du Réseau“ der RFF geprüft und vom „Directeur Général Adjoint Opérations“ bestätigt. Jede Änderung muss im Voraus zwischen DB Netz, RFF und dem EIC Lorraine in der gleichen Verfahrensweise schriftlich abgestimmt und im Nachweis der Bekanntgaben eingetragen werden.
- (2) Jede Änderung anderer Bestimmungen, die Auswirkung auf den Betrieb dieser Grenzstrecke hat, ist schriftlich an folgende Adressen mitzuteilen:

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
---	---

- (3) Jede Änderung, die Einfluss auf den Zugverkehr auf dieser Grenzstrecke hat, ist im Voraus den auf der Grenzstrecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mitzuteilen.

---

## Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler

### Abschnitt 21 – Definition der Grenzstrecke

- (1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 1,043 (RFF/SNCF) bzw. km 16,933 (DB Netz) und ist gekennzeichnet:
  - in Richtung Frankreich durch ein Schild „Réseau Ferré de France“
  - in Richtung Deutschland durch ein Schild „DB“
- (2) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler erstreckt sich vom Einfahrsignal F des Bahnhofs Hanweiler in km 16,832 bis zum Einfahrsignal C 7 in km 0,570 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist als Anlage 1 beigefügt.

### Abschnitt 22 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- (1) Die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist eingleisig.
- (2) Die allgemeinen Streckenmerkmale, Höchstgeschwindigkeiten, Bremsregelungen, Lastgrenzen und weitere Bestimmungen (Abfahrt der Züge, maximale Zuglänge...) sind für den französischen Streckenabschnitt in den RT 1026 enthalten, für den deutschen Streckenabschnitt gelten die Regelungen der Richtlinie 408 sowie der entsprechenden Zusätze zur Richtlinie 457 (VzG...).
- (3) Der Bahnhof Sarreguemines ist durchgehend mit einem Fdl besetzt.  
Der Bahnhof Hanweiler ist nicht durchgehend mit einem Fdl besetzt.

Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.

Der Fdl Hanweiler ist auf Seiten DB Netz verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

Der Fdl Sarreguemines ist auf Seiten RFF verantwortlich für alle sicherheitsrelevanten Handlungen im Rahmen der Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

- (4) Auf der Grenzstrecke ist zeitweise Arbeitsruhe; sie wird bei der Aufstellung des Fahrplans zwischen RFF und DB Netz vereinbart. Geplante Änderungen der Arbeitsruhe (auch Feiertagsregelungen der beiden Länder) sind acht Kalendertage vorher zwischen DB Netz und dem EIC Lorraine zu vereinbaren.

### Abschnitt 23 – Zugsicherungssysteme

Die Grenzstrecke ist mit den Systemen KVB und PZB ausgestattet und verfügt über eine Systemumschaltung PZB/KVB (Contrôle de vitesse par balises).

Die Umschaltpunkte sind in Anlage 2 dargestellt.

Die Signale C 7, C 20 und C 28 des Bf Sarreguemines sind mit dem PZB-System (DB) ausgestattet.

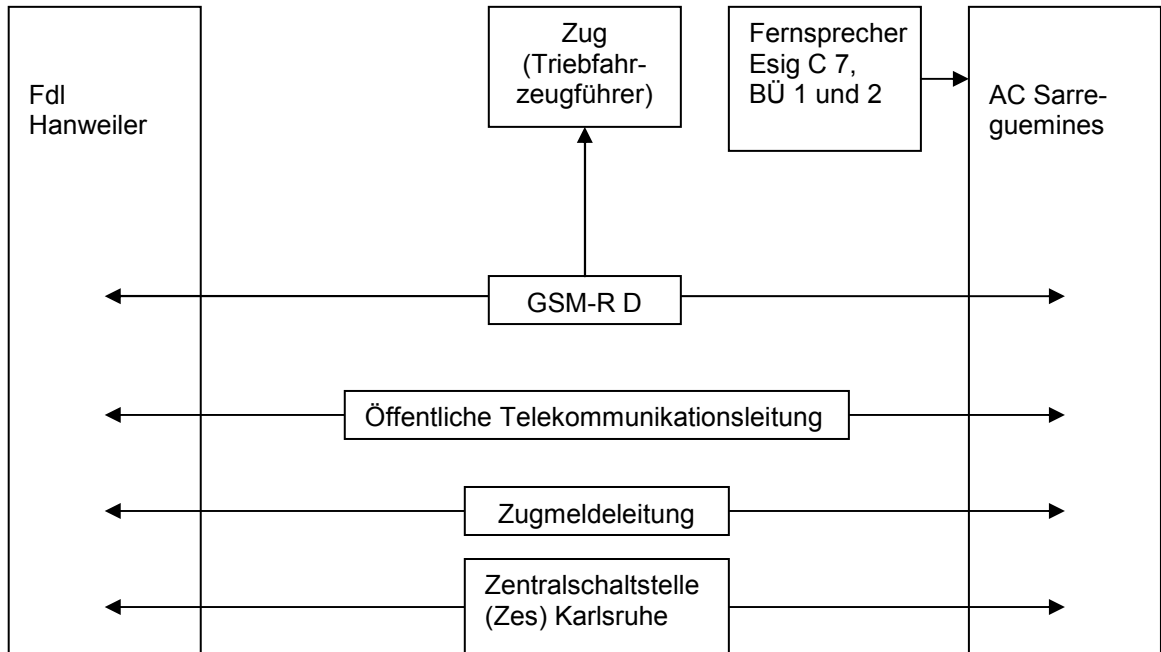
Die Signale C 20, C 22, C 24 und C 28 sind mit dem System DAAT (SNCF) ausgestattet.

## Abschnitt 24 – Kommunikationseinrichtungen

(1) Auf der Grenzstrecke sind folgende Telekommunikationseinrichtungen vorhanden:

### Auf deutschem Gebiet

### Auf französischem Gebiet



(2) Die Grenzstrecke ist mit GSM-R D von DB Netz ausgestattet. Die Grenze der Funkausleuchtung befindet sich auf der Seite des französischen Netzes in km 0,00. Alle Gespräche, die über die Zugmeldeleitung und GSM-R D geführt werden, werden aufgezeichnet. Die Aufzeichnungsdauer für die Zugmeldeleitung beträgt zwei Stunden.

Wenn notwendig (z.B. Unfälle, Störungen) und auf Anfrage des französischen Infrastrukturbetreibers (SGTC SNCF), stellt DB Netz die Aufzeichnungen sicher und übergibt sie so schnell wie möglich dem Infrastrukturbetreiber SNCF.

(3) Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein mobiles GSM-R D-Gerät von DB Netz, dessen Nutzungsbedingungen in Anlage 6 enthalten sind.

## Abschnitt 25 – Sicherung des Zugverkehrs auf der Grenzstrecke

Die Zugfolge zwischen Sarreguemines und Hanweiler wird in beiden Richtungen durch Streckenblock gesichert:

- „bloc automatique lumineux“ (BAL) der SNCF in Richtung Sarreguemines – Hanweiler von den Ausfahrtsignalen Sarreguemines (Carré-Signale 22, 24, 28 und Carré violet 20) bis zum Einfahrtsignal F Hanweiler
- Selbstblock der DB in Richtung Hanweiler – Sarreguemines vom Ausfahrtsignal N 1 Hanweiler bis zum Einfahrtsignal C 7 Sarreguemines

## Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb

- (1) Die Strecke Hanweiler – Sarreguemines ist mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet, einschließlich Gleis A und Gleis 2 des Bahnhofs Sarreguemines.
- (2) Die Oberleitung wird mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert. Der Fdl Sarreguemines ist für die Schaltgruppe 101, die den französischen Grenzstreckenabschnitt abdeckt, schaltberechtigt.
- (3) In km 16,762 befindet sich eine Streckentrennung.
- (4) An den Weichen 13, Aa, Ba und Ab, die sich im überspannten Bereich des Bf Sarreguemines befinden, sind Signale EI 6 der DB aufgestellt (siehe Abbildung). Diese sind von der Stellung der Weichen abhängig.



Dieses Signal zeigt das Ende der Fahrleitung an und darf nicht von Fahrzeugen mit gehobenem Stromabnehmer passiert werden.

- (5) Der Betrieb und die Unterhaltung der Oberleitungsanlagen auf der Grenzstrecke sind in der Unterlage IN 60476 Version 2 des EIC Lorraine vom 23.07.2012 geregelt.

## Abschnitt 27 – Bahnübergänge (BÜ)

- (1) Die BÜ befinden sich auf dem französischen Teil der Grenzstrecke:  
BÜ 1 in km 0,641, BÜ 2 in km 0,817.  
Die Einschaltkontakte für die BÜ 1 und 2 für die Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemines befinden sich im Bereich von DB Netz.
  - a) Der BÜ 1 ist mit SAL 2-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Halbschranken) und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.
  - b) Der BÜ 2 ist mit SAL 4-Technik ausgerüstet (BÜ mit automatischer Lichtzeichenanlage und 2 Vollschranken und verfügt zusätzlich über eine Fußgänger-Signalanlage mit 2 Piktogrammen, die bei Annäherung und Vorbeifahrt einer Zugfahrt leuchten.
- (2) Störungen an den BÜ:  
Folgende Arten von Störungen können auftreten:
  - Schranke lässt sich nicht öffnen
  - Schranke lässt sich nicht schließen
  - Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung
  - Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt
  - Fußgänger-Signalanlage gestört

Wird einem Fdl eine Störung am BÜ 1 und/oder BÜ 2 bekannt, muss er Züge an- oder zurückhalten und den Nachbar-Fdl mit folgendem Wortlaut umgehend darüber informieren:

**„Fdl ... an Fdl ...: BÜ 1 und/oder 2 gestört [; evtl. Art der Störung].“**

- \* Im Fall eines Schrankenbruchs und wenn nicht klar ist, ob die Lichtzeichenanlage funktioniert,
- \* stimmt sich der Fdl Sarreguemes mit dem Fdl Hanweiler ab, um einen Zug in Richtung des
- \* gestörten BÜ abzulassen, dem ein DB-Befehl Nr. 14 mit folgendem Wortlaut zu erteilen ist:

- \* „Halten Sie vor BÜ Nr. ... in km...

- \* Überprüfen Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.

B 1 \*

- \* Melden Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemes.

- \* Vor Weiterfahrt geben Sie Zp 1.“

- \* Der Fdl Sarreguemes bestimmt die Art der Störung. Diese teilt er dem Fdl Hanweiler mit.

Abhängig von der Störungsart sind die folgenden Maßnahmen zu treffen:

a) Schließversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist defekt:

Die Fdl halten Züge an oder zurück.

b) Öffnungsversagen oder Schrankenbaum gebrochen und Lichtzeichenanlage ist in Ordnung oder BÜ durch Posten gesichert

– und/oder Fußgänger-Signalanlage gestört:

Die Fdl erteilen für die Dauer der Störung

B 1 \*

**Befehl 12** der DB (Anlage 3a), **Grund Nr. 10** mit der Weisung, den/die BÜ mit höchstens 20 km/h zu befahren

in der Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemes

- für BÜ 1 von km 1,041 bis 0,641

- für BÜ 2 von km 16,759 (DB) bis 0,817

in der Fahrtrichtung Sarreguemes – Hanweiler

- für BÜ 1 von km 0,241 bis 0,641

- für BÜ 2 von km 0,417 bis 0,817

B 1 \*

**und Befehl 12.2.**

- \* (3) Wenn der Fdl Hanweiler Zugfahrten in Richtung Sarreguemes ohne Hauptsignal zulässt, muss
- \* dem Zug Befehl 12, Grund Nr. 10 erteilt werden mit der Weisung, von Hanweiler bis
- B 1 \* Sarreguemes mit höchstens 20 km/h zu fahren. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die
- \* Annäherungszeit für die BÜ 1 und 2 ausreichend ist.

## Abschnitt 28 – Änderung von technischen Einrichtungen

Jede Änderung von technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke Hanweiler – Sarreguemes durch das jeweils zuständige EIU, die Auswirkungen auf die Tätigkeiten von Mitarbeitern der EVU oder der EIU hat, ist dem Nachbar-EIU so früh wie möglich schriftlich mitzuteilen.

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction Régionale SNCF Lorraine Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	---

Änderungen der Signalisierung werden den EVU bekannt gegeben durch:

- für den französischen Teil der Grenzstrecke durch SNCF Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz mittels La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“)

Besonderheit:

Änderungen, die beide EIU betreffen, werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (FLASH und La) aufgenommen.

## **Abschnitt 29 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten**

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten werden den EVU bekannt gegeben durch:

- für den französischen Teil der Grenzstrecke durch SNCF Infra mittels FLASH („Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire“)
- für den deutschen Teil der Grenzstrecke durch DB Netz mittels La („Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten“)

Besonderheit:

Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten, die beide EIU betreffen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke), werden zwischen diesen im Vorfeld abgestimmt und in beiden Unterlagen (FLASH und La) aufgenommen.

### **29.1 Langsamfahrstellen**

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die sich ausschließlich im Bereich eines EIU befindet, erfolgt dies nach den Regelungen des jeweiligen EIU.

Wenn auf der Grenzstrecke eine vorübergehende Langsamfahrstelle eingerichtet wird, die den Bereich beider EIU betrifft, ist die Einrichtung der Langsamfahrstelle zwischen den beiden EIU abzustimmen.

Es wird unterschieden nach Langsamfahrstellen, deren Einrichtung geplant ist und solchen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen.

(1) Geplante Langsamfahrstellen

Wenn auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler geplante Langsamfahrstellen eingerichtet werden müssen und diese beide EIU betreffen, ist dies den beiden EIU innerhalb der folgenden Fristen mitzuteilen:

**DB Netz an SNCF INFRA**

**Spätestens am Dienstag in der Woche vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle**

**SNCF INFRA an DB Netz**

**Spätestens am Dienstag fünf Wochen vor der Einrichtung der Langsamfahrstelle**

(2) Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

- a) Langsamfahrstellen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen, sind
- auf deutschem Gebiet: von den technischen Stellen der DB Netz dem Fdl Hanweiler umgehend mitzuteilen, der den Fdl Sarreguemes mit folgendem Wortlaut verständigt:

B 1 \*

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:  
Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Fdl Sarreguemes informiert das COGC Lorraine.

- auf französischem Gebiet: von den technischen Stellen der SNCF Infra dem Fdl Sarreguemes umgehend mitzuteilen; der Fdl Sarreguemes verständigt das COGC Lorraine und mit folgendem Wortlaut den Fdl Hanweiler:

B 1 \*

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:  
Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

Bei Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist analog zu verfahren.

- b) Bei diesen Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch FLASH/La unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

**Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet**

B 1 \*

Fdl Hanweiler und Sarreguemes verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 der DB (siehe Anlage 3a). Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, unterrichtet der Fdl Hanweiler den Fdl Sarreguemes Poste 1 mit folgendem Wortlaut:

B 1 \*

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes:  
Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

**Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet**

B 1 \*

Fdl Hanweiler und Sarreguemes verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl 12, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist.  
Nachdem der Fdl Sarreguemes von einer technischen Fachkraft über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, verständigt er den Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut:

B 1 \*

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler:  
Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ...“**

**Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem und französischem Gebiet**Fahrtrichtung Hanweiler – Sarreguemes:

B 1 \*

Der Fdl Hanweiler verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 (siehe Anlage 3a). Wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung in der La enthalten ist, erteilt der Fdl Hanweiler keine Befehle mehr.

Fahrtrichtung Sarreguemes – Hanweiler:

B 1 \*

Der Fdl Sarreguemes verständigt die Tf mit zweisprachigem Befehl 12 (siehe Anlage 3a). Nachdem der Fdl Sarreguemes über die Aufstellung des weißen Blitzlichtes unterrichtet wurde, erteilt er keine Befehle mehr.

- (3) Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt werden müssen.



Langsamfahrstellen, die auf französischem Gebiet liegen, werden mit den französischen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf deutschem Gebiet aufgestellt werden müssen.

Die technischen Stellen verständigen vorher den Fdl des eigenen EIU.  
Dieser teilt dies dem Fdl des anderen EIU mit folgendem Wortlaut mit:

B 1 \* **„Fdl ... an Fdl ...:  
Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ...“**

### **29.2 Andere vorübergehende Besonderheiten**

Die unter 29.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

## **Kapitel III. Trassenmanagement**

### **Abschnitt 31 – Grundsätze**

Auf der Grenzstrecke werden die Trassen gemäß den in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz und dem „Document de référence du réseau“ (DRR) von RFF veröffentlichten Bedingungen und Fristen konstruiert und zugeteilt.

Federführendes EIU für die Trassenzuteilung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ist DB Netz.

Die Anfragen, die vor dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen des Netzfahrplans behandelt.

Die Anfragen, die nach dem zweiten Montag im April eingehen, werden im Rahmen der verbleibenden Kapazitäten (Gelegenheitsverkehre) geplant. Jede Anfrage nach einer internationalen Trasse, die auch die Grenzstrecke nutzt, muss sich auf den gesamten Laufweg beziehen.

DB Netz führt die Studie durch und muss vor der Planung jeder Trasse die formelle Zustimmung von RFF erhalten.

Vor jedem Fahrplanwechsel treffen sich die „Direction de la Production des Sillons“ (DPS) und der Bereich Fahrplan Karlsruhe, um die Übereinstimmung der grenzüberschreitenden Trassen zu überprüfen.

Für kurzfristige Trassenanfragen findet die Abstimmung zwischen DB Netz und dem regionalen Fahrplanbüro (BHR) oder COGC Lorraine statt.

Auf der Grenzstrecke wird nach Fahrplanunterlagen von DB Netz gefahren.

Die Züge der Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich erhalten grundsätzlich gerade Zugnummern. Die Züge der Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland erhalten grundsätzlich ungerade Zugnummern.

Die Fahrplanunterlagen für Züge des Gelegenheitsverkehrs und Änderungen zum Netzfahrplan auf der Grenzstrecke sind sowohl an den Fdl Sarreguemines Poste 1 als auch an den Fdl Hanweiler zu senden.

Für Gelegenheitsverkehre ist eine zwischen DB Netz und DPS vereinbarte Zugnummernreihe zu verwenden.

Der für Hanweiler zuständige Leiter sendet vor jedem Fahrplanwechsel einen Entwurf des Vordrucks „Reihenfolge der Züge“ (Anlage 5) an den für Sarreguemines zuständigen Leiter. Dieser prüft die Übereinstimmung mit den Fahrplanunterlagen von RFF und sendet eine entsprechende Antwort an den für Hanweiler zuständigen Leiter. Dieser gibt das endgültige Dokument heraus. Bei dieser Gelegenheit werden die Zeiten der Betriebsruhen festgelegt.

### **Abschnitt 32 – Trassenanmeldung**

Bezüglich Trassenanmeldung, Trassenbearbeitung und Vertragsschluss/Trassenzuteilung gelten die jeweils aktuellen Bestimmungen der SNB der DB Netz bzw. des DRR von RFF, die im Internet veröffentlicht sind.

### **Abschnitt 33 – Änderung und Streichung von Trassen**

Grundsätzlich werden die Trassen unter Berücksichtigung der für Bauarbeiten benötigten Kapazitäten geplant, die vor der Herausgabe des Netzfahrplans definiert werden müssen.

Wenn Trassen aus betrieblichen Gründen oder zum Zweck von Arbeiten an der Infrastruktur auf der Grenzstrecke geändert oder gestrichen werden sollen, stimmen sich der Bereich Fahrplan Karlsruhe und die „Cellule Travaux“ des COGC Lorraine sowie „Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle“

ab, um mit dem oder den betroffenen EVU eine Lösung zu finden, die die Durchführung der Zugfahrten unter den bestmöglichen Umständen erlaubt.

Das BHR oder das COGC Lorraine unterrichtet den Fdl Sarreguemines über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Der Bereich Fahrplan Karlsruhe unterrichtet den Fdl Hanweiler über die Änderung oder Streichung von Trassen.

Die Fdl Hanweiler und Sarreguemines informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über die Änderung oder Streichung von Trassen (gemäß Abschnitt 51.6).

### **Abschnitt 34 – Erarbeiten der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke**

Jedes EIU ist für die Erarbeitung der Unterlagen für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke zuständig:

auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke: VzG (Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten),

auf dem französischen Abschnitt der Grenzstrecke: RT („Renseignements Techniques“).

SNCF Infra übermittelt DB Netz (RB Südwest, Produktionsdurchführung Saarbrücken) die für die Fahrplanerstellung auf der Grenzstrecke notwendigen RT.

---

## Kapitel IV. Regelungen für die Züge

### Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zugbildung und Bremsen

Es sind die nationalen Regelungen des jeweiligen Staates oder EIU durch die EVU anzuwenden.

### Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

Zwischen Sarreguemines und Hanweiler (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschluss-signale:

- zwei rote Lichter  
oder
- zwei Schlusslaternen (nachts beleuchtet)

Verantwortlich für die Zugschluss-signale ist das jeweilige EVU.

### Abschnitt 43 – Zulässige Geschwindigkeit

Die zulässige Geschwindigkeit auf der Grenzstrecke ist im „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG), Strecken 3251 und 7738, und daraus folgend im Fahrplan aufgeführt.

Die zulässigen Geschwindigkeiten für die unterschiedlichen Zugkategorien sind für den französischen Teil der Grenzstrecke außerdem auch in den „Renseignements Techniques“ RT 1026 enthalten.

### Abschnitt 44 – Einstellen von Fahrzeugen mit niedrigerer Geschwindigkeit

Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit niedriger als die des Zuges ist, dürfen nur in zwingenden Ausnahmefällen mit Genehmigung der BZ Karlsruhe und des COGC Lorraine in Züge eingestellt werden. Die BZ und COGC verständigen sich gegenseitig.

### Abschnitt 45 – Beförderung gefährlicher Güter

Der Tf muss dazu in der Lage sein, dem EIU über die Position des oder der Wagen mit Gefahrgut im Zug Auskunft zu geben.

### Abschnitt 46 – Ausfall von Zügen

- (1) Bei Ausfall von Zügen auf der Grenzstrecke müssen die EVU so früh wie möglich das COGC Lorraine und die BZ Karlsruhe verständigen.
- (2) Die BZ Karlsruhe und das COGC Lorraine unterrichten sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.
- (3) COGC Lorraine verständigt den Fdl Sarreguemines. BZ Karlsruhe verständigt den Fdl Hanweiler.
- (4) Die Fdl Sarreguemines und Hanweiler informieren sich gegenseitig so früh wie möglich über den Ausfall von Zügen.

## **Abschnitt 47 – Fahrten, bei denen das zuverlässige Funktionieren der Gleisfreimeldeanlagen nicht sichergestellt ist**

Auf dem französischen Eisenbahnnetz werden Fahrten, auf die die Gleisfreimeldeanlagen nicht sicher ansprechen, in drei Kategorien eingeteilt, die als A, B und C bezeichnet werden.

Fahrten der Kategorie C sind auf der Grenzstrecke verboten.

Die die Kategorien A und B betreffende Meldung wird von DB Netz nicht abgegeben.

Der Fdl Sarreguemes muss davon ausgehen, dass es sich bei **allen** Fahrten aus Richtung Deutschland um Fahrten der Kategorien A oder B handelt und wendet daher die Bestimmungen der Richtlinien CG S6A n°4 und CRS6A n°4 (EIC LOR IN00069) an.

## Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

### Abschnitt 50 – Verständigung zwischen den Fahrdienstleitern

- (1) Zu den fahrdienstlichen Meldungen gehören die Zugmeldungen und andere Meldungen, die der Regelung und Sicherung der Zugfahrten dienen.
- (2) Die fahrdienstlichen Meldungen werden fernmündlich gegeben und sind in der Regel auf der Zugmeldeleitung abzugeben. Wenn diese Verbindung gestört ist, können diese Meldungen auch über andere Kommunikationsverbindungen gegeben werden.
- (3) Die Fdl haben sich wie folgt zu melden:

„**Hier Fdl Hanweiler**“

„**Hier Fdl Sarreguemines**“

Nach jeder Dienstaufnahme teilen die Fdl ihren Namen mit.

- (4) Meldungen mit festem Wortlaut sind wörtlich zu wiederholen.  
Die Wiederholung ist einzuleiten mit den Worten „**Ich wiederhole**“.  
Die Richtigkeit der Wiederholung ist mit dem Wort „**richtig**“ zu bestätigen.
- (5) Bei Meldungen ohne festen Wortlaut muss die Wiederholung alle wesentlichen Angaben enthalten.

### Abschnitt 51 – Durchführung der Zugmeldungen

#### (1) Grundsätze

Anbieten, Annehmen und Abmelden wird zwischen dem Fdl Sarreguemines und dem Fdl Hanweiler durchgeführt.

#### (2) Anbieten, Annehmen

- 2.1. Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu 5 Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit anzubieten und anzunehmen.
- 2.2. Ein Zug darf von einem Fdl erst angeboten werden, wenn:
  - der letzte vorausgefahrte Zug auf dem Nachbarbahnhof angekommen ist,
  - der zuletzt angenommene Zug im eigenen Bahnhof angekommen ist.

2.3. Angeboten wird der Zug mit den Worten:

„**Zugmeldung: Wird Zug (Nummer) angenommen?**“

2.4. Angenommen wird der Zug mit den Worten:

„**Zug (Nummer) ja**“

#### (3) Abmelden

Die Züge beider Fahrtrichtungen sind bis zu fünf Minuten vor der planmäßigen Ab- oder Durchfahrzeit abzumelden. Die Abmeldung lautet:

„**Zug (Nummer) voraussichtlich ab ... Uhr ... (Minuten)**“

- (4) Für Züge der Richtung Hanweiler – Sarreguemines gibt der Fdl Sarreguemines nach der Annahme des Zuges die Erlaubnis „Au VUS“ blockelektrisch an den Fdl Hanweiler ab.

Nach der Ankunft des Zuges wird die Erlaubnis selbsttätig nach Sarreguemines zurückgegeben. Hinweise für die Handhabung sind in der „consigne rose“ von Sarreguemines (EIC LOR IN60343) beschrieben.

#### (5) Änderung der Reihenfolge der Züge

Die Fdl müssen zwingend die festgelegte Reihenfolge beachten.

Jegliche Änderungen der Reihenfolge sind zwischen den beiden Fdl folgendermaßen abzustimmen:

**„Neue Reihenfolge:**

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt)“

Die Fdl weisen diese Änderungen in den jeweiligen Unterlagen nach (Spalte „Bemerkungen“ im Zugmeldebuch des Fdl Sarreguemes).

### **Abschnitt 52 – Schriftliche Befehle**

Für Befehle der DB und Bulletins C-Ba werden ausschließlich zweisprachige Vordrucke verwendet (siehe Anlage 3).

Die Geschwindigkeit beim Fahren auf Sicht beträgt höchstens 30 km/h.

Bulletins C-Ba in Sarreguemes müssen den Tf der Züge Richtung Hanweiler ausgehändigt werden.

Abweichend davon darf der Fdl Sarreguemes die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Carré-Signal 7 und/oder am Carré violet 17 über Signalfernsprecher oder GSM-R D übermitteln (zweisprachiges Bulletin C-Ba).

Bei gleichzeitiger Erteilung eines DB-Befehls und eines Bulletin C-Ba, muss als Erstes der DB-Befehl und anschließend das Bulletin C-Ba übermittelt werden.

### **Abschnitt 53 – Gefährliche Ereignisse**

(1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.

(2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Hanweiler oder Sarreguemes zu melden. Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

**„Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!“**

(3) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemes sowie die BZ Karlsruhe müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

**„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemes sofort anhalten!  
Ich wiederhole:  
Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemes sofort anhalten!  
Hier Fahrdienstleiter Sarreguemes / Hanweiler / BZ Karlsruhe.“**

**« Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemes.  
Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemes.  
Ici AC de Sarreguemes / Hanweiler / BZ Karlsruhe. »**

(4) Der Fdl Hanweiler verständigt die Notfalleitstelle in Karlsruhe.  
Der Fdl Sarreguemes verständigt das COGC Lorraine.

- (5) Die Fdl Hanweiler und Sarreguemes vereinbaren die erforderlichen Maßnahmen (wenn eine Gleissperrung erforderlich ist, Anwendung des Abschnitts 55) und verständigen ihre vorgesetzten Stellen entsprechend den Vorschriften des jeweiligen EIU.
- (6) Wenn es erforderlich ist, wird eine gemeinsame Untersuchung der beiden EIU durchgeführt.
- (7) Bei Entgleisungen oder anderen gefährlichen Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz von Notfalltechnik erforderlich machen, werden die Mittel desjenigen EIU eingesetzt, die am besten geeignet sind, die Aufnahme des Regelbetriebes zu erreichen.
- (8) Wird ein Einsatz von externen Hilfskräften (Feuerwehr, Polizei, ...) erforderlich, erfolgt der Aufruf von Hilfe durch das jeweilige EIU nach den eigenen Regelungen. Die Zuständigkeitsgrenze dieser Kräfte bildet die Staatsgrenze.
- (9) **Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall:** Ist eine Ausschaltung der Oberleitung im Gefahrenfall auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, kann diese durch den Fdl Sarreguemes (Öffnen des Schalters X3), den Fdl Hanweiler oder die Zes Karlsruhe durchgeführt werden. Die Hinweise zur Handhabung des Schalters X3 sind in der Unterlage EIC LOR IN60476 enthalten. Derjenige, der die Ausschaltung durchführt, verständigt die anderen Beteiligten.

B 1 \*

## Abschnitt 54 – Hilfeleistung

### 1) Anforderung von Hilfe

Regelungen für Tf	Regelungen für Fdl
<p>Übermittelt eine Anforderung von Hilfe – im Bereich RFF unter Verwendung des zweisprachigen Vordrucks (Vorlage siehe Anlage 4) – über Fernsprecher, Zugfunk GSM-R D, durch Boten oder andere geeignete Mittel an den Fdl desjenigen EIU, in dessen Gebiet sich die Spitze des Zuges befindet <u>bzw. generell an den Fdl Hanweiler, wenn es sich um einen Saarbahn-Zug handelt.</u></p> <p>Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl, bei dem er Hilfe angefordert hat, nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.</p>	<p>Der Fdl, der die Anforderung von Hilfe entgegen nimmt, verständigt den Nachbar-Fdl. Das Gleis wird vom Fdl Sarreguemes gem. Abschnitt 55 gesperrt. Mitteilung der Gleissperrung mit dem Wortlaut: „Gleis von ... nach ... gesperrt.“ Die Fdl stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC Lorraine ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.</p>

Wenn ein Fahrzeug der Saarbahn liegen bleibt, ist zunächst zu versuchen, den liegengebliebenen Zug mithilfe einer anderen Saarbahn zu schieben oder abzuschleppen. Ist dies nicht möglich, muss eine Hilfslok mit einer besonderen Hilfskupplung verwendet werden. Die Abschleppgeschwindigkeit beträgt dabei maximal 20 km/h.



Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Sarreguemines

## a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
↓		
Erkundigt sich beim Fdl Hanweiler, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist:  <b>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“</b>	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler  Wenn dieser Zug in Richtung Sarreguemines gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Sarreguemines, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.	←	Antwortet mit dem Wortlaut: <b>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“</b>
↓		
Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf.  <b>„Wird Sperrfahrt ... angenommen?“</b>	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
		↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: <b>„Sperrfahrt ... ja.“</b>
↓		
B 1 * Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 14:  <b>„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines.“</b>  und anschließend einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.		
↓		
Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf  Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt  Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

## b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

	Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
	↓		
	Bittet den Fdl Hanweiler um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf.  <b>„Wird Sperrfahrt ... angenommen?“</b>	→	Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines
			↓
	Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←	Stellt sicher, dass die Voraussetzungen für die Einfahrt der Sperrfahrt in den Bahnhof Hanweiler geschaffen sind.  Gibt dem Fdl Sarreguemines die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen:  <b>„Sperrfahrt ... ja.“</b>
	↓		
B 1 *	Erteilt dem Triebfahrzeugführer der Sperrfahrt einen zweisprachigen DB-Befehl 14:  <b>„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“</b>  und anschließend einen zweisprachigen Befehl C Selbstblock (Anlage 3) für die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal.		
	↓		
	Hebt vorübergehend die Maßnahmen der Gleissperrung auf  Erteilt dem Hilfs-Tfz die Zustimmung zur Abfahrt  Ergreift wieder die Maßnahmen für die Gleissperrung nach Abfahrt des Hilfs-Tfz		

Zuführen der Hilfeleistung aus Richtung Hanweiler

## a) Zuführung der Hilfeleistung von vorne

Fdl Sarreguemines		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Sarreguemines	←	Erkundigt sich beim Fdl Sarreguemines, welcher Zug zuletzt vor dem liegengebliebenen Zug abgelassen worden ist:  <b>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“</b>
↓		
Antwortet mit dem Wortlaut: <b>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde.“</b>	→	Erhält die Mitteilung des Fdl Hanweiler  Wenn dieser Zug in Richtung Hanweiler gefahren ist, vergewissert sich der Fdl Hanweiler, dass der Zug in seinem Bahnhof angekommen ist.
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemines um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf.  <b>„Wird Sperrfahrt ... angenommen?“</b>
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: <b>„Sperrfahrt ... ja.“</b>	→	Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt.  Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl 12 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2) sowie Befehl 14:  <b>„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler.“</b>

B 1 \*  
\*  
\*

## b) Zuführung der Hilfeleistung von hinten

Fdl Sarreguemes		Fdl Hanweiler
		↓
Erhält die Anfrage des Fdl Hanweiler	←	Bittet den Fdl Sarreguemes um Zustimmung, dass das Hilfs-Tfz abgelassen werden darf.  <b>„Wird Sperrfahrt .... angenommen?“</b>
↓		
Gibt dem Fdl Hanweiler die Zustimmung, das Hilfs-Tfz abzulassen: <b>„Sperrfahrt ... ja.“</b>	→	Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemes
		↓
		Die Sperrfahrt wird nach den deutschen Regeln durchgeführt.  Der Tf der Sperrfahrt erhält vom Fdl Hanweiler einen zweisprachigen DB-Befehl 12 mit höchstens 30 km/h und auf Sicht zu fahren (Grund Nr. 2) sowie Befehl 14:  <b>„Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km ... und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemes.“</b>

B 1 \*  
\*  
\*Aufhebung der Gleissperrung

Wenn der liegengebliebene Zug mit dem Hilfs-Tfz in einem der beiden Bahnhöfe angekommen ist, muss sich der betreffende Fdl davon überzeugen, dass die Fahrt vollständig ist und den Fdl des Nachbar-Bahnhofs verständigen:

**„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig in ... angekommen.“**

Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung auf mit dem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von ... nach ... aufgehoben.“**

2) Rückkehr zum rückgelegenen Bahnhof aus eigener Kraft

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sich der Tf an der Spitze des Zuges befindet.

B 1 \* Der Fdl Sarreguemes erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Sarreguemes mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 14 (Anlage 3a); Wortlaut:

**„Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemes zurück.“**

Ggf. ist außerdem für den BÜ 1 oder die beiden BÜ Befehl 8 zu erteilen.

B 1 \* Der Fdl Hanweiler erteilt die Zustimmung zum Zurücksetzen nach Hanweiler mit schriftlichem zweisprachigem DB-Befehl 14 (Anlage 3a).

Nach Rückkehr des Zuges obliegt das Prüfen des Freiseins des Gleises:

- dem Fdl Sarreguemes für einen nach Sarreguemes zurückgesetzten Zug,
- dem Fdl Hanweiler für einen nach Hanweiler zurückgesetzten Zug.

Der Fdl des rückgelegenen Bahnhofs informiert nach der Rückkehr des Zuges den Nachbar-Fdl mit dem folgenden Wortlaut:

**„Fdl ... an Fdl ...: Zug (Nr.) vollständig nach ... zurückgekehrt.“**

## Abschnitt 55 – Gleisperrung

(bei Arbeiten siehe Kapitel VIII)

Das Gleis wird gesperrt:

- bei Unfällen oder bei Betriebsstörungen, die ein Befahren des Gleises unmöglich machen (z. B. bei liegengebliebenem Zug, unbefahrte Stelle...)
- beim Rangieren über das Signal N 1 des Bf Hanweiler hinaus (Abschnitt 73)
- beim Rangieren über das Signal GA 8 des Bf Sarreguemines hinaus (Abschnitt 72).

(1) Der für die Gleisperrung und deren Aufhebung zuständige Fdl ist der Fdl Sarreguemines.

(2) Das Gleis darf nur gesperrt werden, wenn

- die Sperrung mit dem Fdl Hanweiler vereinbart wurde
- der Fdl Hanweiler bestätigt hat, dass der letzte Zug aus Richtung Sarreguemines in Hanweiler angekommen ist
- der letzte Zug aus Richtung Hanweiler vollständig in Sarreguemines angekommen ist

Wenn das Gleis nicht befahren werden kann (Unfall, Hindernis, liegengebliebener Zug...), kann es vom Fdl Sarreguemines oder vom Fdl Hanweiler auch sofort gesperrt werden, ohne dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

(3) Die Gleisperrung mit den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen erfolgt gemäß der Regelungen des jeweiligen EIU (Maßnahmen für die Gleisperrung bei der SNCF).

(4) Das Gleis wird gesperrt mit dem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.“**

(5) Die Sperrung des Gleises darf vom Fdl Sarreguemines aufgehoben werden, wenn

- der Anlass weggefallen ist,
- das Gleis von allen Fahrzeugen geräumt ist und
- die Zustimmung des Fdl Hanweiler vorliegt.

(6) Die Gleisperrung wird aufgehoben mit dem Wortlaut:

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:  
Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.“**

(7) Die Fdl weisen die Sperrung eines Gleises und die Aufhebung der Gleisperrung in der dafür vorgesehenen Unterlage des jeweiligen EIU nach.

## Abschnitt 56 – Völlig gestörte Verständigung zwischen den Fdl

Die Verständigung zwischen den Bahnhöfen Sarreguemines und Hanweiler gilt als völlig gestört, wenn keine Verständigung über Fernsprecher oder Funk mehr möglich ist. In diesem Fall darf auf der Grenzstrecke kein Verkehr stattfinden, bis eine Verständigung wieder möglich ist.

## Abschnitt 57 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Tfz oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen Netz es befährt (COGC oder BZ). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt sie die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

## **Abschnitt 58 – Rückmelden**

Eine Rückmeldung ist zu geben, wenn es in dieser gemeinsamen Regelung vorgeschrieben ist (Störungen, ...).

Der zuständige Fdl gibt die Rückmeldung, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- der Zug ist auf dem eigenen Bahnhof angekommen
- das deckende Signal zeigt Halt
- der Zug ist vollständig

Die Rückmeldung wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

„Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“

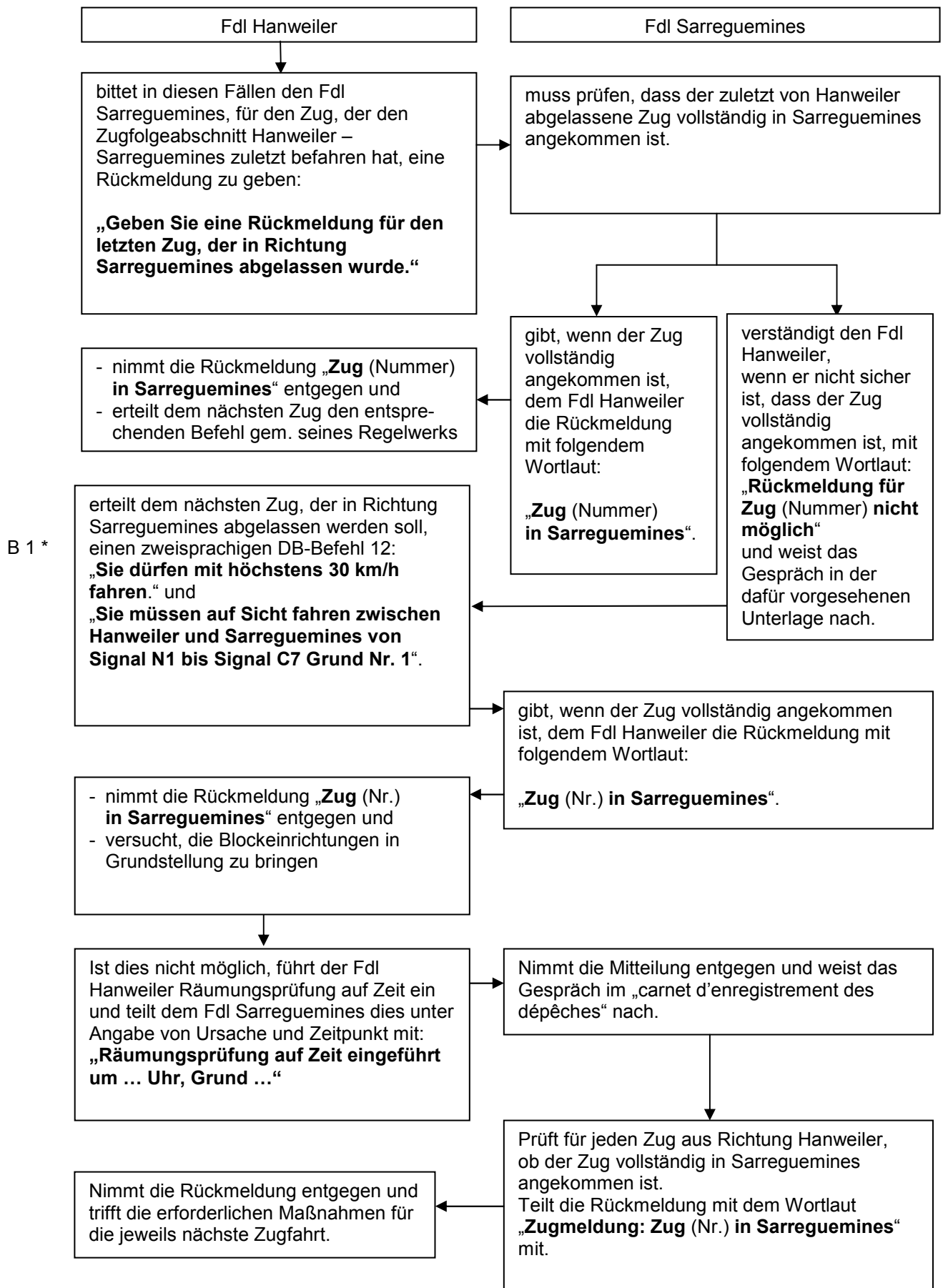
## **Abschnitt 59 – Störungen der technischen Einrichtungen der Grenzstrecke**

### **59.1 Richtung Hanweiler – Sarreguemes (Signal C 7 in km 0,570)**

- 1.1 Die Blockeinrichtungen wirken zwischen Hanweiler und dem Signal C7 selbsttätig.  
Dieser Abschnitt bildet einen Zugfolgeabschnitt. Mit der Fahrtstellung des Ausfahrsignals N 1 in Hanweiler ist sicher gestellt, dass der Zugfolgeabschnitt geräumt ist.
- 1.2 Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn ein Zug
  - am Halt zeigenden Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
  - am erloschenen Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler vorbeifahren soll,
  - das Halt zeigende Ausfahrsignal N 1 in Hanweiler überfahren hat.

Die Blockeinrichtungen werden ebenfalls als gestört betrachtet

- im Fall einer Störung der Erlaubnis VUS
- wenn die technische Fachkraft dies mitteilt



Räumungsprüfung auf Zeit ist auch erforderlich, wenn der technische Mitarbeiter dies im Arbeits- und Störungsbuch vorgeschrieben hat.

Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn alle Anlässe weggefallen sind und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemines in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Räumungsprüfung auf Zeit wird mit folgendem Wortlaut aufgehoben:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines um ... Uhr aufgehoben.“**

Der Fdl Sarreguemines weist alle diese Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

## **59.2 Richtung Sarreguemines – Hanweiler**

- (1) Die Blockeinrichtungen wirken selbsttätig.
- (2) Die Blockeinrichtungen wirken nicht mehr selbsttätig, wenn die Ausfahrtsignale in Sarreguemines nicht selbsttätig in die Fahrtstellung kommen.

Der Fdl Sarreguemines bittet den Fdl Hanweiler, ihm mittels einer Rückmeldung zu bestätigen, dass der zuletzt von Sarreguemines abgelassene Zug in Hanweiler angekommen ist und verwendet dafür folgenden Wortlaut:

**„Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.“**

Der Fdl Hanweiler antwortet mit folgendem Wortlaut:  
**„Zug (Nr.) in Hanweiler angekommen.“**

Der Fdl Sarreguemines weist die Gespräche im „carnet d'enregistrement des dépêches“ nach.

Der Fdl Sarreguemines erteilt dem folgenden Zug Richtung Hanweiler die Zustimmung zur Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal (zweisprachiges Bulletin C-Ba, durch welches Fahren auf Sicht mit höchstens 30 km/h bis zum Esig F Hanweiler vorgeschrieben wird).

## **59.3 Störung der Erlaubnis VUS**

Wenn nach Annahme eines Zuges der Fdl Sarreguemines nicht die Erlaubnis VUS an den Fdl Hanweiler abgeben kann oder wenn die Erlaubnis nicht automatisch nach Ankunft eines Zuges nach Sarreguemines zurückgegeben wird, gilt die Anlage für den Fdl Sarreguemines als gestört.

In diesem Fall ist Räumungsprüfung auf Zeit erforderlich.

Die signaltechnischen Einrichtungen des Bf Sarreguemines müssen dennoch in dem Maße bedient werden, wie es die Anlage zulässt.



1) Der Fdl Hanweiler stellt die Störung fest:

<b>Fdl Hanweiler</b>	<b>Fdl Sarreguemines</b>
↓	
<p>Führt die in seinen jeweiligen Regelwerken vorgesehenen Maßnahmen (Merkhinweise, Sperren...) durch. Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Sarreguemines die folgenden Wortlaute:</p> <p><b>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min). Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</b></p>	<p>Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.</p> <p>Überprüft, ob der letzte in Richtung Hanweiler abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Hanweiler angekommene Zug den vom Fdl Hanweiler angegebenen Zügen entsprechen.</p> <p style="text-align: center;">→</p>
	↓
<p>Erhält die Zustimmung des Fdl Sarreguemines.</p>	<p>Erlaubt dem Fdl Hanweiler, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:</p> <p><b>„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min). Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</b></p> <p style="text-align: center;">←</p>
<b>Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit</b>	
<p>Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.</p> <p>Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.</p> <p>Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:</p> <p><b>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines).“</b></p> <p>Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.</p>	

2) Der Fdl Sarreguemes stellt die Störung fest

<b>Fdl Sarreguemes</b>	<b>Fdl Hanweiler</b>
↓	
Bringt am AuVUS einen Merkhinweis an.  Für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit verwendet er im Austausch mit dem Fdl Hanweiler die folgenden Wortlaute:  <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).“</b>  <b>Letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um ... Uhr... (Min).</b>  <b>Kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?“</b>	→  Erhält die Anfrage für die Einführung der Räumungsprüfung auf Zeit.  Überprüft, ob der letzte in Richtung Sarreguemes abgelassene Zug und der letzte aus Richtung Sarreguemes angekommene Zug den vom Fdl Sarreguemes angegebenen Zügen entsprechen.
	↓
Erhält die Zustimmung des Fdl Hanweiler.	←  Erlaubt dem Fdl Sarreguemes, die Räumungsprüfung auf Zeit einzuführen mit dem Wortlaut:  <b>„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemes: Letzter nach Sarreguemes abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).“</b>  <b>Letzter aus Sarreguemes angekommener Zug ist Zug (Nr.) um ... Uhr ... (Min).</b>  <b>Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.“</b>
<b>Durchführung der Zugfahrten bei Räumungsprüfung auf Zeit</b>	
Für jeden Zug muss der jeweilige Fdl in seinen Unterlagen nachprüfen, ob die eingleisige Strecke frei ist und ob er keinen Zug der Gegenrichtung angenommen hat.  Die Züge sind wie im Regelbetrieb anzubieten, anzunehmen und abzumelden.  Wenn der Zug die eingleisige Strecke vollständig geräumt hat und sich unter Deckung des Einfahrsignals des Ankunftsbahnhofs befindet, gibt der Fdl dieses Bahnhofs dem Fdl des Abgangsbahnhofs die Rückmeldung mit folgendem Wortlaut:  <b>„Zugmeldung, Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemes).“</b>  Die Fdl weisen die Uhrzeit der Rückmeldung in ihren Zugmeldebüchern nach.	

3) Wiederaufnahme des Regelbetriebs

Die Räumungsprüfung auf Zeit darf aufgehoben werden, wenn der Erlaubniswechsel wieder ordnungsgemäß funktioniert und danach ein Zug den Zugfolgeabschnitt zwischen Hanweiler und Sarreguemes in beliebiger Fahrtrichtung befahren hat (Kontrollzug) und anschließend die blockelektrische Erlaubnis zweimal störungsfrei von Hand gewechselt werden konnte.

Der Kontrollzug muss auf Hauptsignal in den Zugfolgeabschnitt auf der Grenzstrecke eingefahren sein und ihn bei ordnungsgemäß wirkenden Blockeinrichtungen durchfahren haben.

Die Mitteilung über die Aufhebung der Räumungsprüfung auf Zeit ist mit folgendem Wortlaut zu geben:

**„Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:  
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler – Sarreguemines aufgehoben  
um ... Uhr ... (Min).“**

oder

**„Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:  
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler aufgehoben  
um ... Uhr ... (Min).“**

Die Fdl weisen die Mitteilung in ihren jeweiligen Unterlagen nach (Fdl Sarreguemines im „carnet d'enregistrement des dépêches“).

## Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

### Abschnitt 61 – Grundsätze

- (1) Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

- ein „Avis de Transport Exceptionnel“ (ATE), herausgegeben vom Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) von DCF, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält
- eine Bza (Abkürzung für „Betrieb, Zugförderung, außergewöhnlich“), herausgegeben vom „Team außergewöhnliche Transporte“ (TaT) von DB Netz RB Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

Ein außergewöhnlicher Transport, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn von Seiten der DB Netz eine Beförderungsanordnung (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine Fahrplananordnung (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsverkehrs **und** von Seiten der SNCF INFRA eine „Autorisation d’Incorporation d’un Transport Exceptionnel“ (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport) vorliegt.

- (2) Die Bef-Ano/Fplo der DB Netz enthält:

- die Bza-Nr. der DB Netz und die ATE-Nr. der SNCF INFRA
- den Verkehrstag
- den zu benutzenden Zug
- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf der gesamten Grenzstrecke

### Abschnitt 62 – Zweisprachiger Vordruck

Das COGC Lorraine und die zuständige Fahrplanabteilung (Fpl) bei DB Netz RB Südwest bieten sich außergewöhnliche Transporte gegenseitig an. Zu diesem Zweck sendet je nach Fahrtrichtung COGC oder Fpl an die andere Abteilung einen speziellen zweisprachigen Vordruck.

Dieser zweisprachige Vordruck enthält

- den Verkehrstag,
- die Nummer des zu benutzenden Zuges,
- die Bza- und ATE-Nr.
- die Einschränkungen auf dem Grenzstreckenabschnitt des ablassenden Netzes.

Es müssen so viele Vordrucke verwendet werden, wie außergewöhnliche Transporte in dem jeweiligen Zug mitgeführt werden.

Nach Prüfung der Anfrage gibt je nach Fahrtrichtung COGC oder Fpl die Zustimmung durch Rücksendung des um die Einschränkungen auf dem aufnehmenden Netz ergänzten speziellen zweisprachigen Vordrucks.

## **Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT**

Eine Anfrage kann nur gestellt werden, wenn sie während der Besetzungszeiten des Fpl-Büros in Karlsruhe bearbeitet werden kann. Die Besetzungszeiten sind:  
Montags bis freitags außer Feiertage: 7:30 -16:00 Uhr

Für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland darf der außergewöhnliche Transport erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn dem EVU eine Einstellungsgenehmigung vom COGC Lorraine vorliegt.

Für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich wird dem EVU keine besondere Einstellungsgenehmigung übermittelt. Die Einstellungsgenehmigung wird vom COGC Lorraine an Fpl Karlsruhe in Form der Zustimmung auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck erteilt.

Das COGC Lorraine verständigt mittels Dépêche den Fdl Sarreguemines und teilt ihm den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke mit. Parallel dazu informiert Fpl den Fdl Hanweiler durch Übermittlung der Bef-Ano oder Fplo, die den Verkehrstag, den betreffenden Zug, die ATE- und Bza-Nr. sowie die Einschränkungen für die gesamte Grenzstrecke enthält.

## **Abschnitt 64 – Anbieten und Annehmen von aT**

Bevor ein Fdl einen Zug mit einem/mehreren außergewöhnlichen Transport/en in Richtung Nachbarland abfahren lässt, ist der Zug unter Nennung der Zugnummer, der ATE- und Bza-Nummer(n) und des Zusatzes „mit Einschränkung“ oder „ohne Einschränkung“ gemäß der Regelungen in Abschnitt 51 anzubieten. Dabei ist folgender besonderer Wortlaut zu verwenden:

**„Zugmeldung für Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten, ATE-Nr, Bza-Nr., mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nummer) angenommen?“**

Die Einschränkungen können in einer Gleissperrung bestehen (siehe Abschnitt 55).

Wenn der Zug mehrere außergewöhnliche Transporte führt, für die mehrere ATE/Bza vorliegen, sind in der Zugmeldung sämtliche ATE- und Bza-Nummern zu nennen.

Der benachbarte Fdl prüft, ob die ATE- und Bza-Nummer(n) mit den ihm vorliegenden Informationen übereinstimmen. Wenn bei ihm die jeweils notwendigen Voraussetzungen für die Durchführung des/der außergewöhnliche/n Transports/-en gegeben sind, nimmt er den Zug mit folgendem Wortlaut an:

**„Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja.“**

Wird der Zug nicht in der vorgesehenen Form angeboten oder steht der Fahrt ein Hindernis entgegen, ist die Annahme zu verweigern mit den Worten:

**„Nein warten.“**

Der Hinderungsgrund ist anzugeben. Ist das Hindernis weggefallen, ist der Zug anzunehmen mit den Worten:

**„Jetzt Zug (Nummer) mit außergewöhnlichem Transport/außergewöhnlichen Transporten ja.“**

## Kapitel VII. Rangieren

### Abschnitt 71 – Grundsätze

- (1) In den Bahnhöfen Hanweiler und Sarreguemines wird nach den nationalen Regeln rangiert.
- (2) Ohne Zustimmung des jeweils benachbarten Fdl darf rangiert werden:
  - im Bf Sarreguemines bis zum Signal GA 8
  - im Bf Hanweiler bis zum Ausfahrtsignal N 1
- (3) Für das Anbringen von Sperrern und Merkhinweisen gelten die Regelungen des jeweiligen EIU.

### Abschnitt 72 – Rangieren über das Signal GA 8 des Bahnhofs Sarreguemines hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Sarreguemines verständigt den Fdl Hanweiler über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

**„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.“**

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55.

- (2) Der Fdl Sarreguemines lässt das Rangieren über das Signal GA 8 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des französischen Regelwerks. Für die Rückkehr in den Bahnhof Sarreguemines übermittelt er dem Rangierleiter einen schriftlichen Befehl, vor dem BÜ 2 und/oder BÜ 1 anzuhalten und diese(n) erst zu befahren, wenn er festgestellt hat, dass der/die BÜ geschlossen ist/sind.
- (3) Der Fdl Sarreguemines teilt dem Fdl Hanweiler mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:
 

**„Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.“**
- (4) Der Fdl Sarreguemines darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55 aufheben.

### Abschnitt 73 – Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 des Bahnhofs Hanweiler hinaus bis zur Grenze

- (1) Der Fdl Hanweiler verständigt den Fdl Sarreguemines über die Rangierfahrt bis zur Grenze mit folgendem Wortlaut:

**„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus.“**

Der Fdl Sarreguemines sperrt das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55.

- (2) Der Fdl Hanweiler lässt das Rangieren über das Ausfahrtsignal N 1 hinaus zu gemäß den Bestimmungen des deutschen Regelwerks.
- (3) Der Fdl Hanweiler teilt dem Fdl Sarreguemines mit folgendem Wortlaut mit, wenn das Rangieren beendet ist:
 

**„Rangierfahrt über das Signal N 1 hinaus beendet.“**
- (4) Der Fdl Sarreguemines darf anschließend die Sperrung des Gleises Sarreguemines – Hanweiler gemäß Abschnitt 55 aufheben.

## Kapitel VIII. Instandhaltung und Entstörung der festen Anlagen und Arbeiten an diesen Anlagen

### Abschnitt 81 – Grundsätze

- (1) Jedes EIU sorgt für die Instandhaltung und Entstörung seiner festen Anlagen gemäß seiner jeweiligen Normen und technischen Spezifikationen, unabhängig davon, ob sich diese auf deutschem oder französischem Gebiet befinden. Der Oberleitungsdienst der SNCF unterhält die Oberleitungsanlagen auf dem französischen Eisenbahnnetz.
- (2) Folgende Sicherheitseinrichtungen von RFF befinden sich im Bereich von DB Netz:
  - Einschaltkontakt für den BÜ 2 in km 16,464 DB Netz
  - Einfahrvorsignal 1, 2 in km 16,691 DB Netz
  - Einschaltkontakt für den BÜ 1 in km 16,836 DB Netz
 Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der SNCF unterhalten.
- B 1 \* Folgende Sicherheitseinrichtungen von DB Netz befinden sich im Bereich von RFF:
  - Tafel „Halt für Fahrzeuge mit gehobenem Stromabnehmer“ neben der Weiche 13 im Bf Sarreguemines
  - Einfahrvorsignal f in km 0,286 RFF
 Diese Einrichtungen werden vom Instandhaltungsdienst der DB Netz unterhalten.
- (3) Planbare Arbeiten an Einrichtungen auf dem anderen Staatsgebiet müssen zwischen den betroffenen technischen Fachdiensten der beiden EIU vereinbart werden. Das EIU, auf dessen Gebiet sich die Einrichtung befindet, stellt dem EIU, das die Arbeiten durchführt, eine technische Fachkraft zur Verfügung.  
Die zuständigen technischen Fachdienste geben ein gemeinsames zweisprachiges Dokument heraus, in dem die bei der Durchführung der Arbeiten zu beachtenden Bedingungen beschrieben sind.  
Für ständig wiederkehrende Wartungsarbeiten, für die die anzuwendenden Regelungen den technischen Fachdiensten der beiden EIU bekannt sind, ist ein solches Dokument nicht erforderlich.
- (4) Für alle planbaren Arbeiten, für die eine Gleissperrung erforderlich ist, müssen die schriftlichen Anweisungen spätestens 7 Wochen vor Beginn der Arbeiten zwischen der Produktionsdurchführung Saarbrücken und dem COGC Lorraine gegenseitig abgestimmt werden. Sie legen hierbei den Inhalt der Arbeiten, die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, den Ausführungszeitraum und die zu treffenden Maßnahmen fest. Die Frist verlängert sich auf 3 Monate, wenn Anpassungen des Fahrplans erforderlich sind.
- (5) Geplante Arbeiten durch Instandhaltungsmitarbeiter an ortsfesten Anlagen der Grenzstrecke sind mit dem Fdl, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchgeführt werden sollen, zu vereinbaren. Vor der Zustimmung stimmt dieser Fdl mit dem Nachbar-Fdl ab. Er ergreift anschließend die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Maßnahmen (z. B. Gleissperrung).
- (6) Bei Arbeiten zur Entstörung von festen Anlagen auf dem anderen Staatsgebiet, die ohne Verständigung der zuständigen technischen Fachdienste untereinander stattfinden, ist eine Gleissperrung erforderlich.
- (7) Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB ohne Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 und ohne Ausbau der Einschaltkontakte ist der Einsatz eines Bahnübergangspostens erforderlich. Darauf kann verzichtet werden, wenn vor dem ersten Kontakt (km 16,482) eine Wärterhaltscheibe (Signal Sh 2) aufgestellt ist, um Fahrten anzuhalten.














Bei Arbeiten auf dem Gebiet der DB mit Befahren der Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung

mitgeteilt, die in gegenseitiger Abstimmung von den zuständigen Fachdiensten und der Abteilung „UO Infra Metz Sablon“ herausgegeben wird.

## Abschnitt 82 – Arbeiten auf deutschem Gebiet

Gleissperrungen werden ausschließlich vom Fdl Sarreguemes ausgesprochen.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf deutschem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Hanweiler zuständig.

<b>Arbeiten durch DB Netz oder durch die SNCF in Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz:</b>	<b>Arbeiten durch die SNCF, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters von DB Netz durchgeführt werden:</b>
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Hanweiler.	
	
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Sarreguemes.
	
Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</b>	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen, holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart mit ihm die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
	
Der Fdl Hanweiler meldet dem technischen Mitarbeiter von DB Netz die Zustimmung zu den Arbeiten.	Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</b>
	
Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter von DB Netz den Fdl Hanweiler.	Der Fdl Sarreguemes gibt dem technischen Mitarbeiter der SNCF seine Zustimmung zu den Arbeiten.
	
Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: <b>„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“</b>	Nach Abschluss der Arbeiten verständigt der technische Mitarbeiter der SNCF den Fdl Sarreguemes.
	
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“</b> Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes meldet dem Fdl Hanweiler die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: <b>„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“</b>
	
	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“</b> Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.



## Abschnitt 83 – Arbeiten auf französischem Gebiet

Für die Durchführung der Sicherungsmaßnahmen (Gleissperrung) bei Arbeiten auf französischem Gebiet ist der Fdl Sarreguemes zuständig.

Für die Zustimmung zu Arbeiten auf französischem Gebiet ist ausschließlich der Fdl Sarreguemes zuständig.

<b>Arbeiten durch die SNCF oder durch DB Netz in Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF:</b>	<b>Arbeiten durch DB Netz, die ausnahmsweise ohne Begleitung eines Mitarbeiters der SNCF durchgeführt werden:</b>
↓	↓
Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter der SNCF beim Fdl Sarreguemes und übergibt eine „Anfrage für die Gleissperrung“ (Vordruck DFV).	Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der technische Mitarbeiter von DB Netz beim Fdl Hanweiler.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes holt die Zustimmung des Fdl Hanweiler ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.	Der Fdl Hanweiler holt die Zustimmung des Fdl Sarreguemes ein und vereinbart die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55.
↓	↓
Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem Fdl Sarreguemes seine Zustimmung zur Gleissperrung.	Der Fdl Sarreguemes trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</b>
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes teilt dem Fdl Hanweiler die Gleissperrung mit: <b>„Fdl Sarreguemes an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemes nach Hanweiler gesperrt.“</b>	Der Fdl Hanweiler trifft die notwendigen Sicherungsmaßnahmen und gibt anschließend dem technischen Mitarbeiter von DB Netz seine Zustimmung zu den Arbeiten.
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes meldet dem technischen Mitarbeiter der SNCF die Zustimmung zu den Arbeiten.	Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter von DB Netz dem Fdl Hanweiler, dass die Arbeiten beendet sind.
↓	↓
Nach Abschluss der Arbeiten meldet der technische Mitarbeiter der SNCF dem Fdl Sarreguemes, dass die Arbeiten beendet sind.	Der Fdl Hanweiler meldet dem Fdl Sarreguemes die Beendigung der Arbeiten mit folgendem Wortlaut: <b>„Arbeiten im Gleis Hanweiler – Sarreguemes beendet.“</b>
↓	↓
Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: <b>„Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“</b> Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.	Der Fdl Sarreguemes hebt die Gleissperrung gemäß Abschnitt 55 auf: <b>„Sperrung des Gleises von Sarreguemes nach Hanweiler aufgehoben.“</b> Die Fdl heben die Sicherungsmaßnahmen auf.

## Abschnitt 84 – Sperrfahrten bei Arbeiten

Die Sperrfahrten dürfen von Hanweiler und von Sarreguemines aus nur bis zur Bundesgrenze und zurück fahren.

### (1) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Hanweiler

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Hanweiler Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Hanweiler muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Hanweiler führt die Sperrfahrten im Abschnitt Hanweiler – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der DB durch.

Wenn die Einschaltstrecke der BÜ 1 und 2 befahren wird, werden für die BÜ zu treffende Maßnahmen durch eine gemeinsame zweisprachige Arbeitsanweisung mitgeteilt.

- Die Sperrfahrten dürfen nur mit Zustimmung des Fdl Sarreguemines durchgeführt werden.

Wortlaut für die Zustimmung: „**Sperrfahrt wird zugelassen.**“

B 1 \*

- Alle Sperrfahrten erhalten einen zweisprachigen Befehl (Anlage 3) Nr. 12 mit der Weisung, im gesperrten Gleis auf Sicht und mit höchstens 30 km/h zu fahren. Grund: Annäherungszeit für BÜ 1 und 2.
- Bei der Ausfahrt der Sperrfahrt darf der Fdl Hanweiler das Ausfahrtsignal nicht auf Fahrt stellen und das Ersatzsignal nicht bedienen.  
Der Fdl Hanweiler darf die Sicherung des Fahrweges nur durch Sperren der Weichenlaufkette und Einzelsperrung der Weichen und Flankenschutzrichtungen durchführen.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Sarreguemines nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Sarreguemines nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 82 bestätigt der Fdl Hanweiler dem Fdl Sarreguemines, dass alle Sperrfahrten beendet sind.
- Wenn sich nach Beendigung aller Sperrfahrten die Blockeinrichtungen in Hanweiler nicht in Grundstellung befinden, sind die Maßnahmen gem. Abschn. 59.1 zu ergreifen.

### (2) Ablassen der Sperrfahrt durch Fdl Sarreguemines

Wenn das Gleis Sarreguemines – Hanweiler gesperrt ist, kann der Fdl Sarreguemines Sperrfahrten zulassen.

Der Fdl Sarreguemines muss die folgenden Regelungen beachten:

- Der Fdl Sarreguemines führt die Sperrfahrten im Abschnitt Sarreguemines – Staatsgrenze nach den Bestimmungen der SNCF durch.
- Die Sperrfahrten werden an den Fdl Hanweiler nicht abgemeldet und die Beendigung wird dem Fdl Hanweiler nicht mitgeteilt.
- Durch die Meldung über die Beendigung der Arbeiten nach Abschnitt 82 oder 83 bestätigt der Fdl Sarreguemines dem Fdl Hanweiler, dass alle Sperrfahrten beendet sind.

## CHAPITRE I : GENERALITES

### Article 11 – Documents abrogés; date d’application de la consigne commune

Cette consigne commune remplace la consigne d’établissement (CE S0 n°1/53) édition du 21-07-2003 applicable le 22-09-2003 et l’édition allemande du 01-10-1997.

Elle entre en vigueur le 01-09-2013.

### Article 12 – Objet, principes

Cette consigne commune définit les conditions spécifiques d’exploitation de la section frontière entre la gare de Sarreguemines et la gare de Hanweiler-Bad Rilchingen (dénommée par la suite Hanweiler).

1. La sécurité des personnes, des circulations et des manœuvres est assurée:
  - par la SNCF (pour le compte de RFF), sur la partie française de la section frontière dont la limite se situe au km SNCF 1,043 / km DB 16,933.

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation française.

- par DB Netz sur la partie allemande de la section frontière dont la limite se situe au km DB 16,933 / km SNCF 1,043.

En principe, la réglementation en vigueur est la réglementation allemande.

Toutefois, les dispositions particulières d’exploitation pour la section frontière et les exceptions éventuelles aux prescriptions définies par les Gestionnaires d’Infrastructure respectifs sont reprises dans le présent document.

2. Sauf indication particulière précisée dans cette consigne commune, les entreprises ferroviaires doivent, pour circuler sur la section frontière, respecter les règles générales d’accès aux réseaux ferrés allemand et français et disposer des systèmes embarqués correspondant aux installations fixes mises en place sur la section frontière.

### Article 13 – Langue à employer

1. Pour les échanges d’ordre administratif, les gestionnaires de l’infrastructure utilisent leur propre langue. Toutefois, il est permis d’utiliser la langue du gestionnaire de l’infrastructure voisin.
2. Toutes les communications concernant la circulation des trains entre l’agent-circulation (AC) de Sarreguemines et l’AC de Hanweiler (Fahrdienstleiter Fdl) se font en langue allemande. L’AC de Sarreguemines doit parler la langue allemande et les dépêches sont inscrites en allemand sur le carnet d’enregistrement des dépêches.
3. La langue opérationnelle entre GI et EF est la langue du pays du tronçon concerné

Le personnel des trains doit posséder les connaissances suffisantes pour comprendre et se faire comprendre des agents du gestionnaire de l’infrastructure voisin en cas de nécessité dans le cadre de leurs activités. Provisoirement pour le personnel des trains en provenance ou en direction de l’Allemagne, ayant terminus

ou origine à Sarreguemines, l'usage de la langue allemande est autorisé. Pour tous les autres trains, la langue à employer est le français.

4. Les communications entre le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) Lorraine et la Betriebszentrale (BZ) de Karlsruhe ainsi que le Service Fahrplan sont faites en langue française ou allemande. DB Netz et SNCF Infra doivent s'assurer qu'ils ont en permanence dans leur centre opérationnel respectif au moins une personne qualifiée bilingue. A défaut, les conversations sont réalisées en langue allemande via les gares frontières (dirigeants locaux, AC, ...).
5. La connaissance de la langue étrangère doit être intégrée dans les plans de veille des dirigeants correspondants et vérifiée régulièrement.

## Article 14 – Modifications aux textes réglementaires

1. Cette consigne commune est rédigée par DB Netz et l'EIC Lorraine. Elle est vérifiée côté RFN par la Direction de la Sécurité du Réseau de RFF et approuvée par le Directeur Général Adjoint Opérations. Toute modification doit faire l'objet d'un accord écrit entre DB Netz, RFF et l'EIC Lorraine selon le même processus et être portée dans les cartouches correspondants.
2. Toutes modifications à d'autres dispositions réglementaires ayant une influence sur l'exploitation de la section frontière sont à communiquer, par écrit, aux adresses suivantes :

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Société Nationale des Chemins de Fer Français Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, Viaduc JF Kennedy 54052 Nancy Cedex
---	---

3. Toute modification ayant une influence sur la circulation des trains sur la section frontière doit faire l'objet d'une information préalable à toutes les EF utilisatrices de la section frontière.

## Chapitre II: Principes d'exploitation et installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler

### Article 21 – Définition de la section frontière

1. La frontière étatique, située respectivement au km 1,043 (RFF/SNCF) et 16,933 (DB Netz), est repérée:
  - En direction de la France, par une pancarte «Réseau Ferré de France».
  - En direction de l'Allemagne, par une pancarte «DB».
2. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler s'étend du signal d'entrée F km 16,832 de Hanweiler au C7 km 0,570 de Sarreguemines.
3. Le schéma de ligne de la section frontière Sarreguemines – Hanweiler figure à l'annexe 1.

### Article 22 – Régime d'exploitation et service de la circulation

1. La section frontière Sarreguemines - Hanweiler est à voie unique.
2. Les caractéristiques générales d'exploitation, les vitesses limites, le freinage, la limite maximale de la charge des trains et les prescriptions diverses (départ des trains, limitation de la longueur des trains,...) figurent aux renseignements techniques RT 1026 pour le tronçon RFF, dans le règlement 408 ainsi que dans le règlement 457 (Vzg...) pour le tronçon DB
3. La gare de Sarreguemines est tenue en permanence par un AC. La gare de Hanweiler est une gare temporaire.

Pour l'exploitation de la section de ligne, les 2 AC doivent être présents simultanément.

L'AC de Hanweiler est responsable côté DB Netz de l'ensemble des missions de sécurité des circulations.

L'AC de Sarreguemines responsable côté RFF de l'ensemble des missions de sécurité des circulations
4. La section-frontière est désignée "à périodes de fermeture à la circulation". Ces périodes sont définies lors de la préparation de l'horaire de service entre DB NETZ et RFF. Toutefois en cas de modification prévisible des périodes de fermeture (y compris pour les jours fériés des 2 pays), un préavis de 8 jours calendaires est nécessaire entre DB NETZ et l'EIC Lorraine.

### Article 23 – Systèmes de sécurité embarqué

La section frontière est équipée par les systèmes KVB et PZB et dispose d'un système de basculement PZB / KVB (Punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise). Les points de commutation figurent sur le schéma de l'annexe 2.

Les signaux C7, C20, et C28 sont équipés du système PZB (DB).

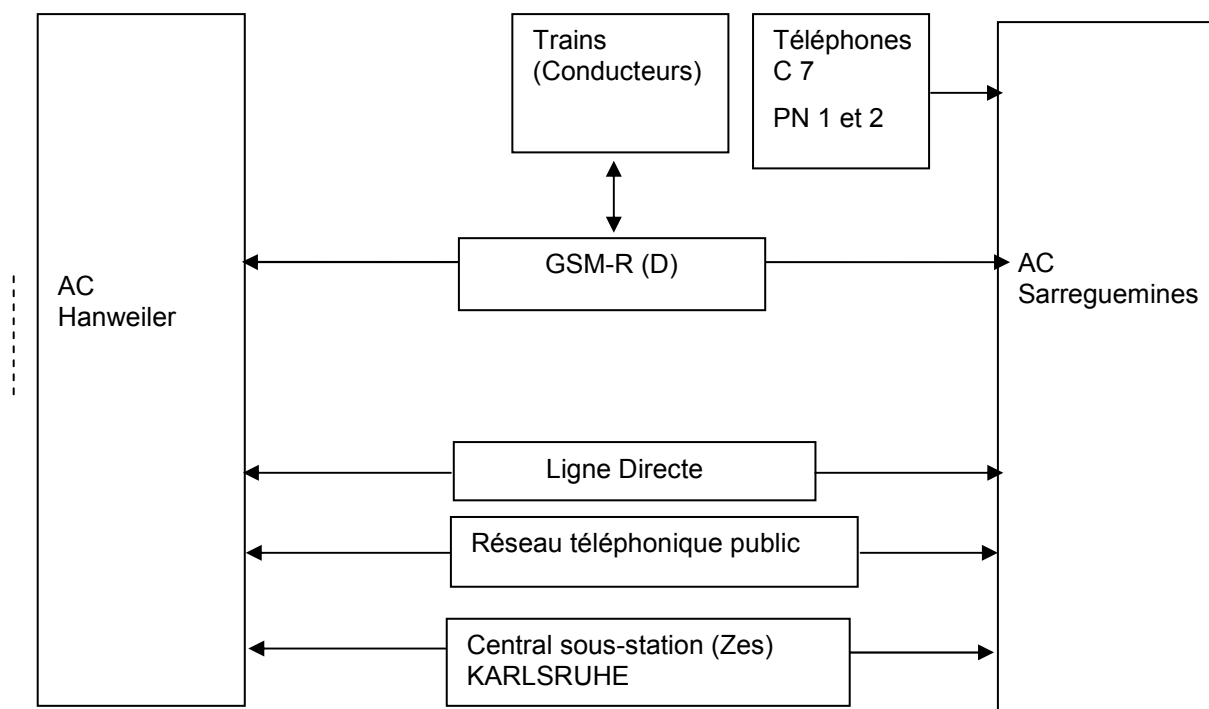
Les signaux C20, C22, C24 et C28 sont équipés du système DAAT (SNCF).

## Article 24 – Installations de télécommunication

- 1) La section-frontière comporte les installations de télécommunication suivantes :

### Territoire Allemand

### Territoire Français



- 2) La section frontière est équipée du GSM-R D de DB Netz. La limite de couverture, côté RFN, se situe au km 0,00. Toutes les communications effectuées par la ligne directe et par le GSM-R D sont enregistrées. La durée de l'enregistrement des communications par la ligne directe est de 2 heures. En cas de besoin (par ex: accidents, dérangements,...) et sur demande du service gestionnaire du trafic et des circulations (SGTC SNCF), DB NETZ conserve les enregistrements et les transmet à ce service dans les meilleurs délais.
- 3) L'AC de Sarreguemines Poste 1 dispose d'un appareil GSM-R D de DB Netz dont les règles d'utilisation figurent à l'annexe n°6.

## Article 25 – Cantonnement des trains sur la section frontière

L'espacement des trains entre Sarreguemines et Hanweiler est assuré par un système de block dans les deux sens de circulation :

- Dans le sens Sarreguemines – Hanweiler : Block Automatique lumineux depuis les signaux de sortie de Sarreguemines (signaux carrés 22, 24, 28 et carré violet 20) jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler.
- Dans le sens Hanweiler – Sarreguemines : Block automatique DB du signal de sortie N1 de Hanweiler jusqu'au carré d'entrée C7 de Sarreguemines.

## Article 26 – Installations de traction électrique

- 1) La section de ligne Hanweiler-Sarreguemines, ainsi que les voies A et 2 en gare de Sarreguemines sont équipées d'installation de traction électrique par caténaires.
- 2) Les caténaires sont alimentées en courant alternatif 15000 volts 16,7 Hertz et commandées par la Zentralschaltstelle (Zes) de Karlsruhe. La partie de la section élémentaire 101, située sur le tronçon RFF, est gérée par l'AC de Sarreguemines.
- 3) Au km 16,762 se trouve un séparateur de section.
- 4) En gare de Sarreguemines, les aiguilles 13, Aa, Ba et Ab situées sur la partie électrifiée sont munies d'un repère en forme de losange rétro-réfléchissant à fond blanc avec des carrés concentriques bleus (voir illustration photo). Ce repère est solidaire de la manœuvre de l'aiguille.



Ce signal indique une fin de caténaire et ne doit pas être franchi par un pantographe.

- 5) L'exploitation et l'entretien des Installation Fixe de Traction Electrique (IFTE) sur la section frontière sont réglés par l'EIC LOR IN60476 version 2 du 23 juillet 2012.

## Article 27 – Passages à Niveau (PN)

### 1) Généralités

Les passages à niveau sont situés sur la partie française de la section frontière : PN n°1 km 0,641 et PN n°2 au km 0,817

Les pédales d'annonce des PN 1 et 2, pour le sens Hanweiler-Sarreguemines sont implantées sur le réseau DB Netz.

- a) Le PN 1 est de type SAL 2 à signalisation automatique lumineuse avec 2 demi-barrières, complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation.
- b) Le PN 2 est de type SAL 4 à signalisation automatique lumineuse avec 1 barrière d'entrée et d'une barrière de sortie complétée d'une signalisation automatique lumineuse pour piétons constituée de deux pictogrammes présentés à l'approche et au passage d'une circulation

## 2) Dérangement des PN

Différents cas de dérangement

- Raté d'ouverture (Schranke lässt sich nicht öffnen)
- Raté de fermeture (Schranke lässt sich nicht schliessen)
- Bris de barrière, les feux fonctionnent normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage in Ordnung)
- Bris de barrière, les feux ne fonctionnent pas normalement (Schrankenbaum gebrochen, Lichtzeichenanlage defekt)
- Dérangement des pictogrammes (Fußgänger-Signalanlage gestört)

Dès qu'il a connaissance d'un dérangement au PN 1 et/ou au PN 2, l'AC avisé prend les mesures pour arrêter et retenir les trains et en informe immédiatement l'AC voisin sous la forme:

**“Fdl Sarreguemines/Hanweiler an Fdl Hanweiler/Sarreguemines, BÜ 1 (und/oder) 2 gestört”(evtl. Art der Störung)**

(AC Sarreguemines/Hanweiler à AC Hanweiler/Sarreguemines, PN 1 (et/ou) 2 en dérangement (éventuellement cas de dérangement)).

En cas de bris de barrière sans avoir l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent, l'AC de Sarreguemines s'entend avec l'AC de Hanweiler pour expédier en direction du PN en dérangement un train avec l'ordre écrit bilingue DB n°14 complété avec les mentions suivantes :

- **Halten** Sie vor dem BÜ Nr. .... in km .....
- (Ordre de s'arrêter avant le PN.....km...)
- **Überprüfen** Sie, ob alle Lichtzeichen des BÜ normal funktionieren.
- (Vérifier que tous les feux routiers du PN fonctionnent normalement)
- **Melden** Sie Ihre Feststellungen an den Fdl Sarreguemines
- (Faites part de vos constatations à l'AC de Sarreguemines)
- **Vor Weiterfahrt** geben Sie Zp 1
- (Avant remise en marche, sifflez longuement)

L'AC de Sarreguemines détermine la nature du dérangement et la communique à l'AC de Hanweiler.

Selon la nature de dérangement, les mesures de sécurité à prendre sont les suivantes :

a) Raté de fermeture ou bris de barrières et les feux routiers ne fonctionnent pas normalement: **les AC arrêtent et retiennent les trains**

b) Raté d'ouverture ou bris de barrière et les feux routiers fonctionnent normalement ou gardiennage repris, et/ou dérangement des pictogrammes

Les AC remettent pendant la durée du dérangement un ordre écrit bilingue DB (annexe 3a) **numéro 12 motif n°10** avec l'indication d'aborder le ou les PN sans dépasser 20 km/h :

Sens Hanweiler -Sarreguemines

- pour le PN 1 du km 1,041 au km 0,641

- pour le PN 2 du km 16,759 (DB) au km 0,817

Sens Sarreguemines-Hanweiler

- pour le PN 1 du km 0,241 au km 0,641

- pour le PN 2 du km 0,417 au km 0,817

**et l'indication complémentaire 12.2**



3) Lorsque les trains doivent être expédiés vers Sarreguemines et que le signal de sortie de Hanweiler ne peut être ouvert, l'AC de Hanweiler doit remettre aux trains un ordre écrit bilingue case 12 motif N°10 «sans dépasser 20 km/h entre Hanweiler et Sarreguemines afin que le délai d'annonce des PN 1 et 2 soit suffisant».

## Article 28 – Modifications des installations

Toute modification des installations de la section frontière Sarreguemines - Hanweiler ayant des répercussions sur les conditions de travail des agents des EF et du GI est à communiquer, dès que possible, par écrit aux GI voisins aux adresses ci-après:

DB Netz AG Regionalbereich Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken Am Hauptbahnhof 4 D-66111 Saarbrücken	Direction de la Circulation Etablissement Infra Circulation Lorraine 14, viaduc JF Kennedy F-54052 Nancy Cedex
--	---

Les modifications de la signalisation sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires:

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten).

Particularité :

Les modifications qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (FLASH et La).

## Article 29 – Installations de limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires sont portées à la connaissance des entreprises ferroviaires :

- Pour la partie française de la section frontière, par SNCF INFRA au moyen du FLASH (Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire).
- Pour la partie allemande de la section frontière, par DB NETZ au moyen du La (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten)

Particularité :

Les limitations temporaires de vitesse et autres modifications particulières temporaires qui concernent les deux gestionnaires d'infrastructure (par exemple limitation de vitesse sur la partie allemande et la partie française de la section frontière) font l'objet d'une concertation préalable et sont reprises dans les deux documents (FLASH et La).

### 29.1 Limitations temporaires de vitesse (LTV)

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle ne concerne qu'un seul des deux gestionnaires d'infrastructure, elle s'applique selon les règles du GI concerné.

Lorsqu'une LTV est prescrite sur la section frontière et qu'elle concerne les deux gestionnaires d'infrastructure, l'établissement de cette LTV est à concerter entre les deux GI.

Il convient de distinguer les LTV prévues et les inopinées.

#### 1) LTV prévues:

Lorsque sur la section frontière Sarreguemines – Hanweiler, des LTV doivent être mises en place et qu'elles concernent les deux GI, il faut que les deux GI soient informés dans les délais suivants:

##### **DB NETZ vers SNCF INFRA:**

Au plus tard le mardi de la semaine S-1 avant la mise en place de la LTV.

##### **SNCF INFRA vers DB NETZ :**

Au plus tard le mardi de la semaine S-5 avant la mise en place de la LTV.

#### 2) LTV inopinées:

a) Les LTV installées inopinément sont à signaler:

Sur le territoire allemand, par les services techniques compétents de DB NETZ immédiatement à l'AC de Hanweiler qui les répercute à l'AC de Sarreguemines par dépêche:

«**Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:**

**Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »**

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Remettez un ordre écrit n° 12 pour la limitation de vitesse à...km/h entre km ... et km...»

Ce dernier les retransmet au COGC Lorraine.

Sur le territoire français, par les services techniques compétents de SNCF INFRA immédiatement à l'AC de Sarreguemines qui les répercute à l'AC de Hanweiler

«**Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:**

**Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km ... »**

(«AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Remettez un ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...»)»

et au COGC Lorraine.

Les informations concernant la levée des mesures de LTV sont transmises dans des conditions analogues.

b) Tant que les EF n'ont pas été avisées par le FLASH/La des LTV, les mesures suivantes sont à appliquer vis-à-vis des trains :

##### **La LTV se situe sur le territoire allemand:**

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit bilingue DB case n°12 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler transmet la dépêche suivante à l'AC du poste 1 de Sarreguemines:

«**Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:**

**Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km... »**

«AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...»

##### **La LTV se situe sur le territoire français:**

Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines avisent les conducteurs des trains par un ordre écrit n°12 jusqu'à l'installation d'un feu blanc à éclat. Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé par dépêche de l'équipement de l'installation du feu blanc éclat, il transmet la dépêche suivante à l'AC de Hanweiler :

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:**

**Befehl 12 nicht mehr erforderlich für Langsamfahrstelle von km ... bis km ... »**

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Pouvez cesser de remettre l'ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse entre km ... et km...)

**La LTV se situe sur les territoires français et allemand:**

Direction Hanweiler-Sarreguemines:

L'AC de Hanweiler avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 12 (voir annexe 3a).

Après avoir constaté que la LTV est bien inscrite au La, l'AC de Hanweiler cesse de remettre les ordres.

Direction Sarreguemines- Hanweiler:

L'AC de Sarreguemines avise les conducteurs des trains par un ordre écrit n° 12 (voir annexe 3a).

Après que l'AC de Sarreguemines ait été avisé de façon réglementaire de l'installation du feu blanc éclat, il cesse de remettre les ordres.

3) Les zones de LTV situées en territoire allemand sont repérées par des signaux allemands, même si ces derniers doivent être implantés en territoire français.

Les zones de LTV situées en territoire français sont repérées par des signaux français même si ces derniers doivent être implantés en territoire allemand.

Les services techniques en avisent au préalable l'AC de leur réseau. Ce dernier en informe par dépêche l'AC de l'autre réseau.

**«Fdl ...an Fdl...:**

**Erteilen Sie Befehl 12 für Langsamfahrstelle mit ... km/h von km ... bis km... »**

(AC ....à AC .....:

Remettez un ordre écrit n°12 pour la limitation de vitesse à ... km/h entre km ... et km...)

## 29.2 Autres modifications temporaires

Les mesures du point 29.1 sont à appliquer dans les mêmes conditions en cas de modifications temporaires de la signalisation.

<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>GESTION DE LA CAPACITE</b></p>
---

**Article 31. Principes**

Sur la section frontière les sillons sont établis et attribués selon les conditions et délais définis dans le document « Schienennetz-Benutzungsbedingungen » (SNB) de DB Netz AG et le « Document de Référence du Réseau » (DRR) de RFF.

Le GI pilote pour l'attribution de la capacité sur la section frontière Sarreguemines-Hanweiler est DB Netz.

Les demandes adressées avant le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de l'élaboration de l'horaire de service annuel. Les demandes adressées après le deuxième lundi d'avril sont traitées dans le cadre de la capacité résiduelle.

Toute demande de sillon international empruntant la section frontière doit être formulée pour la totalité du parcours du sillon. DB Netz conduit l'étude et doit obtenir l'accord formel de RFF avant de programmer chaque sillon sur la section frontière.

Avant chaque changement de service, la Direction de la Production des Sillons (DPS) et le service des horaires de Karlsruhe se rencontrent pour vérifier la concordance des sillons horaires transfrontaliers.

Toutefois pour les demandes de sillons de dernière minute, l'accord mutuel formel est établi entre DB Netz et le Bureau Horaires Régional (BHR) ou le COGC Lorraine.

Sur la section frontière, les circulations se font en application des documents horaires DB Netz.

Les trains de sens Allemagne - France reçoivent en principe des numéros impairs

Les trains de sens France - Allemagne reçoivent en principe des numéros pairs.

Tous les documents horaires concernant l'adaptation du plan de transport doivent être adressés à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines et à l'AC de Hanweiler.

Pour les demandes de sillons en dehors de l'horaire de service annuel une tranche de numéros de trains concertée entre DB Netz et la DPS est utilisée.

Avant chaque changement de service, le dirigeant de Hanweiler envoie au dirigeant de Sarreguemines un projet d'ordre de succession des trains sur l'état «Reihenfolge der Züge» (annexe 5). Le dirigeant de Sarreguemines vérifie la concordance avec les données horaires RFF et transmet la réponse au dirigeant de Hanweiler. Le dirigeant de Hanweiler édite le document définitif.

Les périodes de fermeture à la circulation de la ligne sont déterminées à cette occasion.

**Article 32. Demande de sillons**

Concernant les demandes de sillon, l'élaboration du service horaire et l'attribution des sillons, les actuelles dispositions en vigueur figurent respectivement au SNB de DB Netz et au DRR de RFF qui sont publiés sur Internet.

**Article 33. Modification et suppression de sillons**

En principe, les sillons sont tracés après avoir pris en compte les besoins de capacité nécessaires à l'entretien de l'infrastructure qui doivent être définis avant l'établissement de l'horaire annuel de service.

Lorsque des sillons doivent être modifiés ou supprimés pour des raisons liées à l'exploitation ou à l'entretien de l'infrastructure sur la section frontière, le service des horaires de Karlsruhe

et la Cellule travaux du COGC Lorraine ainsi que le Pôle Planification Programmation de l'Infrapôle se concertent pour définir avec la ou les EF concernées la solution permettant l'acheminement des trains dans les meilleures conditions.

Le BHR ou le COGC Lorraine avise l'AC de Sarreguemines des modifications ou suppressions de sillons.

Le service des horaires de Karlsruhe avise l'AC de Hanweiler des modifications ou suppressions de sillons des trains.

Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler s'informent mutuellement, dès que possible, des modifications ou suppressions de sillons (selon article 51.6).

#### **Article 34. Fourniture des documents pour l'élaboration des horaires sur la section frontière**

Chaque GI est responsable de l'élaboration des documents nécessaires à l'horaire de service:

Sur le tronçon frontière allemand: VzG = Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (recueil des vitesses limites admises localement),

Sur le tronçon français: RT = Renseignements Techniques.

SNCF Infrastructure communique à DB Netz (RB Südwest Produktionsdurchführung Saarbrücken) les RT nécessaires à l'élaboration de l'horaire de service sur la section frontière.

<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX TRAINS</b></p>
--

**Article 41 – Prescriptions à appliquer concernant la composition et le freinage**

Les entreprises ferroviaires appliquent la réglementation propre à chaque Etat ou GI.

**Article 42 – La signalisation d’arrière des trains**

Entre Sarreguemines et Hanweiler (et inversement) de jour comme de nuit, les signaux de queue suivants doivent être utilisés:

- soit deux feux rouges,
- soit deux lanternes de queue (allumées de nuit).

La mise en place de la signalisation d’arrière est de la responsabilité de l’entreprise ferroviaire.

**Article 43 – Vitesse limite**

La vitesse-limite de la ligne est précisée sur le „Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG = recueil des vitesses limites admises localement) ligne 3251 et 7738 puis déclinées pour l’établissement de l’horaire de service.

Les vitesses-limites des différentes catégories de train sur le tronçon français sont également indiquées aux renseignements techniques RT 1026.

**Article 44 – Incorporation de véhicules inaptes à la vitesse maximale du train**

Des véhicules inaptes à la vitesse-limite du train dans lequel ils sont incorporés ne peuvent l’être qu’exceptionnellement et avec accord commun de la BZ Karlsruhe et du COGC Lorraine. La BZ et le COGC se concertent pour l’acheminement.

**Article 45 – Acheminement de véhicules transportant des marchandises dangereuses**

Le conducteur doit être en mesure de renseigner les GI sur la position qu’occupent dans le train le ou les véhicules concernés par le transport de marchandises dangereuses.

**Article 46 – Suppression de trains**

- 1) En cas de suppression de train sur la section frontière, les EF doivent en aviser dès que possible le COGC Lorraine et la BZ Karlsruhe.
- 2) La BZ Karlsruhe et le COGC Lorraine se communiquent réciproquement les trains supprimés le plus tôt possible.
- 3) Le COGC Lorraine en avise l’AC de Sarreguemines, la BZ Karlsruhe avise l’AC de Hanweiler.
- 4) Les AC de Sarreguemines et Hanweiler s’informent verbalement mutuellement et dès que possible de la suppression des trains.

**Article 47 – Circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement du circuit de voie.**

Sur le Réseau Ferré Français, les circulations pouvant créer des risques d’irrégularités de fonctionnement des enclenchements électriques comportant l’utilisation de circuits de voie sont classées en trois catégories appelées A, B et C.

Les circulations de la catégorie C sont interdites sur la section frontière.

L'annonce concernant les catégories A ou B n'est pas transmise par DB Netz. De ce fait l'AC de Sarreguemines considère que **toutes** les circulations en provenance de la DB sont de catégorie A ou B et de ce fait applique les prescriptions de la CG S6A n°4 et de la CRS6A n°4 (EIC LOR IN00069).

<p><b>CHAPITRE V</b></p> <p><b>CIRCULATION DES TRAINS</b></p>
---

### **Article 50: Communications entre les AC**

1. Le présent article s'applique aux communications relatives aux annonces des trains ainsi qu'à celles se rapportant à la circulation et à la sécurité.
2. Les annonces s'effectuent de vive voix et sont, en principe, transmises par l'intermédiaire de la ligne téléphonique directe. En cas de dérangement de cette liaison, les annonces peuvent être faites par tout autre moyen de communication.
3. Les AC doivent s'identifier de la manière suivante : **"Hier Fdl Hanweiler"** (Ici, AC Hanweiler) ou **"Hier Fdl Sarreguemines"** (Ici, AC Sarreguemines).  
A chaque prise de service les AC s'identifient en précisant leur nom.
4. Les dépêches à contenu prescrit doivent être collationnées, le collationnement est précédé des mots : **"Ich wiederhole"** (je répète).  
L'exactitude du collationnement est à confirmer par le mot : **"Richtig"** (exact).
5. Les communications sans contenu prescrit doivent être répétées avec les données essentielles.

### **Article 51: Conditions d'annonce des trains**

1. Principes

Les offres, acceptations et annonces des trains sont transmises entre l'AC de Sarreguemines et l'AC de Hanweiler.

2. Offre – Acceptation

2.1 Les trains des deux sens sont offerts et acceptés au plus tôt 5 minutes avant l'heure envisagée de départ ou de passage.

2.2 Un train ne doit être offert par un AC que

- si le dernier train prévu est arrivé à la gare voisine,
- si le dernier train accepté est arrivé à sa propre gare.

2.3 Un train est offert de la façon suivante :

**"Zugmeldung : Wird Zug (Nr.) angenommen ? "**  
(Annonce : Train (numéro) est-il accepté?)

2.4 Un train est accepté de la façon suivante :

**" Zug (Nr.) ja".**  
(Train (numéro) oui).

3. Annonce

Les trains des deux sens sont annoncés, au plus tôt, 5 minutes avant l'heure de départ ou de passage sous la forme :

**"Zug (Nr.) voraussichtlich ab ... Uhr ... (Minuten)".**  
(Train (numéro) départ ou passage probable à ... heures ... (minutes)).

4 Pour les trains du sens Hanweiler-Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines, après avoir accepté le train, donne l'autorisation électrique de sens «Au VUS» à l'AC de Hanweiler.



Cette autorisation, dont les modalités d'utilisation sont décrites dans la consigne rose de Sarreguemines (EIC LOR IN60343), lui est rendue automatiquement après l'arrivée du train.

#### 5 Modifications à l'Ordre de Succession des Trains

Les agents circulation doivent impérativement respecter l'ordre de succession établi.

Toutes modifications à cet ordre de succession sont à concerter entre les deux agents circulation sous la forme :

« **Neue Reihenfolge:**

- **Zug** (Nummer des zuletzt gefahrenen Zuges)
- **Zug** (Nummer des neu eingereichten Zuges)
- **Zug** (Nummer des Zuges, der nach dem neu eingereichten Zug fährt) »

(Nouvel ordre de succession :

- train (numéro du dernier train ayant circulé)
- train (numéro du train modifié)
- train (numéro du train circulant après le train modifié)

Les AC prennent attachement de ces modifications sur leurs documents respectifs, (colonne observations du registre d'annonce des trains pour l'AC de Sarreguemines)

### Article 52 – Ordres écrits. Bulletins

Il ne peut être délivré que des ordres écrits de la DB et des bulletins C-Ba bilingues (voir annexe 3).

La marche à vue s'effectue à la vitesse maximale de 30 km/h.

Les bulletins C-Ba doivent être remis au conducteur de la main à la main au départ de Sarreguemines en direction de Hanweiler.

Par exception, l'agent circulation de Sarreguemines peut transmettre par téléphone du signal, ou par le GSM-R D, une autorisation de franchissement pour le Carré 7 et/ou le Carré Violet 17 (bulletin C-Ba bilingue).

En cas de délivrance simultanée d'un ordre écrit DB et d'un Bulletin C-Ba, la délivrance de l'ordre écrit DB doit précéder celle du Bulletin C-Ba.

### Article 53 – Incidents - Situations dangereuses

1) En cas de connaissance d'un danger, l'arrêt des circulations doit être immédiatement ordonné, sauf si le danger était augmenté de ce fait.

2) Tout danger doit être signalé immédiatement aux AC de Sarreguemines et de Hanweiler. L'alerte est formulée sous la forme suivante:

**“Betriebsgefahr, haltet Züge zurück!”**

**(Danger! Arrêt des circulations)**

3) Les AC de Sarreguemines et de Hanweiler, ainsi que la BZ de Karlsruhe doivent transmettre l'ordre d'arrêt des trains par tous les moyens à leur disposition que la circulation se trouve sur le territoire français ou allemand. Le message d'urgence à transmettre est le suivant:

**„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!**

**Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Hanweiler und Sarreguemines sofort anhalten!**

**Hier (Fahrdienstleiter Hanweiler / Sarreguemines / BZ Karlsruhe).“**

« **Danger! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines!**

**Je répète : Danger ! Arrêt immédiat de toutes les circulations entre Hanweiler et Sarreguemines! Ici (AC de Hanweiler / Sarreguemines / BZ Karlsruhe). »**

4) L'AC de Hanweiler avise le service des urgences (Notfallleitstelle) à Karlsruhe.

L'AC de Sarreguemines avise le COGC Lorraine.

5) Les AC de Hanweiler et de Sarreguemines s'entendent pour appliquer les mesures adaptées à chaque situation (si fermeture de voie nécessaire, application de l'article 55) et avisent leur direction conformément aux directives de chaque gestionnaire d'infrastructure.

6) Si nécessaire, une enquête commune est effectuée par les deux gestionnaires d'infrastructure.

7) En cas de déraillements ou d'autres situations dangereuses qui nécessitent l'intervention de techniques de relevage, les moyens d'intervention utilisés sont concertés entre les représentants des deux gestionnaires d'infrastructure de façon à assurer le retour à la situation normale dans les meilleures conditions.

8) Lorsque l'intervention des moyens de secours extérieurs (pompiers, police...) est nécessaire, chacun des gestionnaires d'infrastructure fait appel aux moyens d'intervention selon ses propres règles. La limite d'intervention de ces services est la frontière étatique.

9) **Coupure d'urgence** : chaque fois qu'il est urgent de supprimer la tension dans la caténaire de la section frontière quel qu'en soit le motif, la coupure d'urgence peut être réalisée par l'AC de Sarreguemines (ouverture de l'interrupteur X3), par l'AC de Hanweiler ou par le Zes de Karlsruhe. Les modalités d'utilisation de l'interrupteur X3 par l'AC de Sarreguemines sont décrites dans le document EIC LOR IN60476. Celui qui a supprimé la tension en informe les autres intéressés.

## Article 54 – Secours

### 1) Demande de secours

Prescriptions conducteur	Prescriptions Agents Circulation
<p>Etablit une demande de secours -sur le territoire RFF par l'imprimé bilingue(modèle en annexe 4)- qu'il transmet soit par téléphone, soit par GSM-R D soit par exprès ou par tout autre moyen à l'AC du GI où se trouve la tête du train <u>sauf pour le tram-Train de la Saarbahn qui fait systématiquement la demande à l'AC de Hanweiler.</u></p> <p>Le train ne peut plus alors se remettre en marche ni se laisser pousser sans l'autorisation de l'AC à qui il a transmis la demande de secours.</p>	<p>L'AC qui reçoit la demande de secours avise l'AC de la gare voisine. La voie est fermée par l'AC de Sarreguemines selon l'article 55.</p> <p>Prononce la fermeture de voie par dépêche :  <b>«Gleis von ...nach... gesperrt»</b>            (Voie de .... à .... fermée)</p> <p>Les AC se concertent avec la BZ de Karlsruhe et le COGC Lorraine pour la fourniture du secours.</p>

Lorsqu'un engin de la Saarbahn est en détresse il faut en priorité privilégier le secours par un autre engin de la Saarbahn, à défaut par un engin de secours équipé d'un attelage compatible. La vitesse maximale du train ainsi secouru sera limitée à 20 km/h.

## Secours fourni par Sarreguemines

### a) Secours par l'avant

AC de Sarreguemines		AC de Hanweiler
↓		
Demande à l'AC de Hanweiler quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. <b>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“</b> (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)	→	Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines
↓		↓
Reçoit la dépêche de l'AC de Hanweiler Si ce train était à destination de Sarreguemines vérifie, sur le registre de cantonnement, que ce train est arrivé à Sarreguemines.	←	Répond par la dépêche: <b>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“</b> (Train (n°) est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse).
↓		
Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours <b>«Wird Sperrfahrt.....angenommen?»</b> (Circulation à voie fermée ...est-elle acceptée?)	→	Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.
↓		↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	←	Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours. <b>«Sperrfahrt.....ja»</b> (Circulation à voie fermée ... oui).
↓		
Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 14: <b>Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines »</b> (Allez chercher le train (n°) en détresse km ...et ramenez le en gare de Sarreguemines). Ainsi qu'un bulletin C-Ba bilingue (annexe 3) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique		
↓		
lève momentanément les mesures de fermeture de voie Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours		

## b) Secours par l'arrière

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
↓	
Demande à l'AC de Hanweiler l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours <b>«Wird Sperrfahrt.....angenommen?»</b> (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)	→ Reçoit la demande de l'AC de Sarreguemines.
	↓
Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.	← S'assure que les conditions pour l'entrée de la circulation en gare de Hanweiler sont remplies Autorise l'AC de Sarreguemines à expédier l'engin moteur de secours. <b>«Sperrfahrt.....ja»</b> (Circulation à voie fermée ... oui).
↓	
Remet au conducteur de la circulation à voie fermée un ordre écrit bilingue DB case 14: <b>«Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und schieben Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler»</b> (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et poussez le jusqu'à Hanweiler) Ainsi qu'un bulletin C-Ba bilingue (annexe 3) pour le franchissement du signal d'accès à la voie unique	
↓	
Lève momentanément les mesures de fermeture de voie Donne l'autorisation de départ à l'engin moteur de secours Rétablit les mesures de fermeture de voie après le départ de l'engin moteur de secours	

**Secours fourni par Hanweiler**

a) secours par l'avant

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	Demande à l'AC de Sarreguemines quel est le dernier train ayant circulé avant le train en détresse. ← <b>„Welcher Zug ist der letzte Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde?“</b> (Quel est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse ?)
↓	
Répond par dépêche : <b>„Zug (Nr.) ist letzter Zug, der vor dem liegengebliebenen Zug (Nr.) abgelassen wurde“</b> (Train n°...est le dernier train ayant circulé avant le train (n°) en détresse)	Reçoit la dépêche de l'AC de Sarreguemines)  → Si ce train a circulé en direction de Hanweiler, vérifie que ce train est arrivé à Hanweiler.
↓	↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	← Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. <b>«Wird Sperrfahrt.....angenommen?»</b> (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓	
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. <b>«Sperrfahrt.....ja»</b> (Circulation à voie fermée ... oui).	→ Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
↓	↓
.....  .....	La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue n°12  De circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h motif n°2.  ainsi qu'un ordre écrit bilingue DB case 14: <b>Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km....und ziehen Sie ihn in den Bahnhof Hanweiler »</b> (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et ramenez le en gare de Hanweiler)

## b) secours par l'arrière

AC de Sarreguemines		AC de Hanweiler
		↓
Reçoit la demande de l'AC de Hanweiler.	←	Demande à l'AC de Sarreguemines l'autorisation d'expédier l'engin moteur de secours. <b>«Wird Sperrfahrt.....angenommen?»</b> (Circulation à voie fermée ... est-elle acceptée?)
↓		
Autorise l'AC de Hanweiler à expédier l'engin moteur de secours. <b>«Sperrfahrt.....ja»</b> (Circulation à voie fermée ... oui).	→	Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.
		↓
		La circulation est effectuée selon la réglementation allemande. Le conducteur de la circulation à voie fermée reçoit de l'AC de Hanweiler un ordre écrit DB bilingue n°12: De circuler en marche à vue sans dépasser 30 km/h motif n°2.  ainsi qu'un ordre écrit bilingue DB case 14: <b>«Fahren Sie bis zum liegengebliebenen Zug (Nr.) in km...und schieben Sie ihn in den Bahnhof Sarreguemines»</b> (Allez chercher le train (n°) en détresse km...et poussez le jusqu'à Sarreguemines).

Levée de la fermeture de voie

Lorsque le train en détresse, accompagné de l'engin moteur de secours, est arrivé dans l'une des gares, l'AC de la gare s'assure que le mouvement est complet puis avise verbalement l'AC de la gare voisine :

**«Fdl .... an Fdl .....:  
Zug (Nr.) vollständig in ..... angekommen.»**

(AC de ... à AC de ....  
Train (n°) arrivé en entier à .....)

L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie par dépêche:

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler  
«Sperrung des Gleises von .....nach.....aufgehoben»**  
(Fermeture de voie de.....à.....levée)

**2) Retour à la gare en arrière d'un train par ses propres moyens**

Le retour à la gare en arrière est subordonné à l'autorisation de l'AC de la gare en arrière.

Cette autorisation ne peut être accordée que si le conducteur se trouve en tête du mouvement.

L'AC Sarreguemines autorise le mouvement de retour à Sarreguemines par un ordre écrit DB bilingue case n°14 (annexe 3a).

**Kehren Sie in den Bahnhof Sarreguemines zurück**  
(Revenez en arrière en gare de Sarreguemines)

+ le cas échéant un ordre écrit bilingue case 8 pour le PN 1 ou pour les deux PN

L'AC de Hanweiler autorise le mouvement de retour à Hanweiler par ordre écrit DB bilingue n°14 (annexe 3a).

Après le dégagement du train la vérification de la libération de la voie incombe à :

- l'AC de Sarreguemines pour un train revenant à Sarreguemines,
- l'AC de Hanweiler pour un train revenant à Hanweiler.

L'AC de la gare en arrière avise alors l'AC de la gare voisine verbalement :

**«Fdl .... an Fdl .....:**

**Zug (Nr.) vollständig nach ..... zurückgekehrt.»**

(AC de ... à AC de ....

Train (n°) revenu en entier à .....)

### **Article 55 – Fermeture de la voie**

(Pour les travaux appliquer le chapitre VIII)

La fermeture de la voie est applicable en cas :

- d'accident, incident de circulation s'opposant à la circulation des trains (par ex : train en détresse, voie impraticable...),
- de manœuvre en gare de Hanweiler au-delà du signal N1 (article 73)
- de manœuvres en gare de Sarreguemines au-delà du GA 8 (article 72).

1) L'Agent Circulation qualifié pour fermer la voie et pour cesser la fermeture de la voie est l'AC de Sarreguemines.

2) La voie ne peut être fermée que si :

- la fermeture de voie est concertée avec l'AC de Hanweiler,
- que l'AC de Hanweiler donne l'assurance que le dernier train en provenance de Sarreguemines est arrivé à Hanweiler,
- que le dernier train en provenance d'Hanweiler est arrivé complet à Sarreguemines.

En cas d'impossibilité de circuler (accident, obstacle, train en détresse...) la voie peut être fermée immédiatement par l'AC de Sarreguemines ou par l'AC de Hanweiler sans que les prescriptions ci-dessus soient remplies.

3) Les mesures de sécurité pour assurer la fermeture de voie sont fixées par les prescriptions propres à chaque GI (mesures de fermeture de voie pour la SNCF).

4) L'avis de fermeture de voie est donné par la dépêche :

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:**

**Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt»**

(Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)

5) La fermeture de voie ne peut être levée que par l'AC de Sarreguemines :

- lorsque le motif justifiant celle-ci a disparu,
- la voie est libre de toutes les circulations engagées
- après accord de l'AC de Hanweiler

6) La fermeture de voie est levée, par dépêche, sous la forme :

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:**

**Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»**

(Fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée)

7) Les AC enregistrent la fermeture de voie et la levée de fermeture de voie dans les registres propres à chaque gestionnaire d'infrastructure.

## **Article 56 – Dérangement total des moyens de communication entre les AC**

Les communications entre les gares de Sarreguemines et d'Hanweiler sont réputées en dérangement total lorsque le téléphone et la radio ne fonctionnent plus. Dans ce cas, la circulation des trains sur la section frontière est interrompue jusqu'au rétablissement de ces communications.

## **Article 57 – Dérangement des installations de sécurité ou de radio embarquées**

Toute EF qui doit emprunter la section frontière avec un dispositif de sécurité ou de radio embarquée défaillante doit le signaler en temps utile au centre opérationnel du réseau sur lequel il circule (COGC ou BZ). Dès qu'il en a connaissance, ce dernier en informe le centre opérationnel voisin. Chaque gestionnaire d'infrastructure prend les mesures propres à son réseau.

## **Article 58 – Avis d'arrivée**

Lorsque la présente consigne commune le prescrit (dérangements,...), un avis d'arrivée est à transmettre par l'AC compétent lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Le train est arrivé à sa gare,
- Le train est protégé par un signal fermé,
- Le train est arrivé complet.

L'avis d'arrivée est alors donné sous la forme suivante :

**" Zug (Nr.) in ... (Hanweiler/Sarreguemines) "**

(Train (numéro) est arrivé à ... (Hanweiler/Sarreguemines))

## **Article 59 - Dérangement des installations techniques de la section frontière**

### **59.1– Sens Hanweiler - Sarreguemines**

1.1 Le block fonctionne automatiquement entre le poste de Hanweiler et le signal C7 (km 0,570). Cette partie de voie constitue un canton. L'ouverture du signal de sortie N1 à Hanweiler donne l'assurance que le canton est libre.

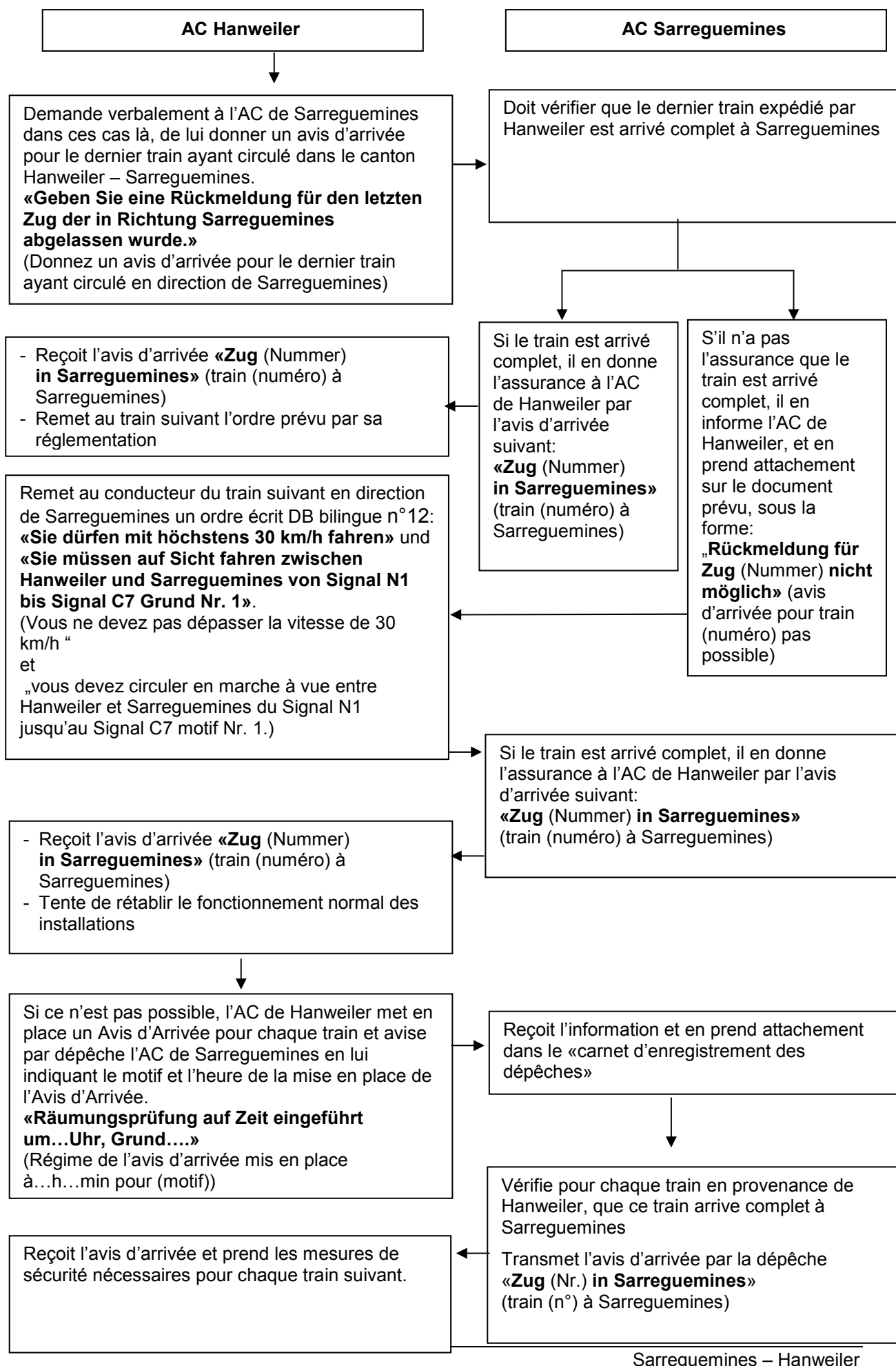
1.2 Les installations de block ne fonctionnent plus normalement quand un train :

- doit franchir à la fermeture le signal de sortie N1
- doit franchir le signal de sortie N1 éteint
- a franchi intempestivement le signal de sortie N1 de Hanweiler

Les installations de Block sont également considérées en dérangement:

- en cas de dérangement de l'Au VUS
- sur avis de l'agent d'entretien





Le régime de l'Avis d'Arrivée est également à mettre en place sur prescription de l'agent d'entretien dans le **«Arbeits- und Störungsbuch»** (carnet de travaux et de dérangement).

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque tous les motifs ayant nécessités sa mise en place ont disparu et sous réserve qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée du régime de l'avis d'arrivée doit être effectuée de la façon suivante ;

**«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:  
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....Min  
aufgehoben.»**

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à...h....min)

Toutes ces informations sont prises en attachement par l'AC de Sarreguemines sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

### **59.2– Sens Sarreguemines - Hanweiler**

(1) Les installations de Block fonctionnent automatiquement.

(2) Les installations de Block ne fonctionnent plus normalement lorsque le signal de sortie de Sarreguemines ne peut être ouvert.

L'AC de Sarreguemines demande à l'AC de Hanweiler de lui confirmer par dépêche que le dernier train expédié vers Hanweiler est bien arrivé à sa gare par un avis d'arrivée.

**«Geben Sie eine Rückmeldung für den letzten Zug, der in Richtung Hanweiler abgelassen wurde.»**

(Donnez un avis d'arrivée pour le dernier train ayant circulé en direction de Hanweiler.)

L'AC de Hanweiler par dépêche répond sous la forme:

**«Zug (Nummer) in Hanweiler angekommen.»**

(Train (numéro) arrivé à Hanweiler)

L'AC de Sarreguemines prend attachement de ces informations sur le carnet d'enregistrement des dépêches.

L'AC de Sarreguemines remet au train suivant se dirigeant vers Hanweiler une autorisation de franchissement du signal de sortie (Bulletin C-Ba bilingue imposant la marche à vue sans dépasser 30 km/h jusqu'au signal d'entrée F de Hanweiler).

### **59.3– Dérangement de l'Autorisation VUS**

Si, après l'acceptation d'un train, l'AC de Sarreguemines ne peut donner l'autorisation VUS à l'AC de Hanweiler ou si l'autorisation n'est pas restituée automatiquement après l'arrivée d'un train à Sarreguemines, l'AC de Sarreguemines considère l'installation en dérangement.

Dans ce cas, la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée est nécessaire.

Les installations de signalisation de la gare de Sarreguemines doivent néanmoins être utilisées normalement dans la mesure où la nature du dérangement le permet.

1. le dérangement est constaté par l'AC de Hanweiler

AC de Hanweiler	AC de Sarreguemines
<p style="text-align: center;">↓</p> <p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Pour la mise en place le Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p><b>«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter Zug von Sarreguemines ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Sarreguemines ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden?»</b></p> <p>(AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) ....à...h....(min), dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°) à....h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut il être établi?).</p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>→ Reçoit la dépêche de demande de mise en place du <b>Régime de l'Avis d'Arrivée.</b></p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Hanweiler.</p>
<p style="text-align: center;">↓</p> <p>Reçoit l'accord de l'AC de Sarreguemines.</p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>Autorise l'AC de Hanweiler, par dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p><b>« Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter nach Hanweiler abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter aus Hanweiler angekommener Zug ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.»</b></p> <p>(AC Sarreguemines à AC Hanweiler: Dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), dernier train reçu de Hanweiler est train (n°) à....h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
<b>Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée</b>	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire.</p> <p>Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme</p> <p><b>«Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines).»</b> (Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

2. le dérangement est constaté par l'AC de Sarreguemines

AC de Sarreguemines	AC de Hanweiler
<p>Appose un dispositif de réflexion sur l'AuVUS.</p> <p>Pour la mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée, procède à l'échange de dépêches suivant:</p> <p><b>« Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Letzter Zug von Hanweiler ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), letzter Zug nach Hanweiler ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min), kann Räumungsprüfung auf Zeit eingeführt werden? »</b></p> <p>(AC Sarreguemines à AC Hanweiler dernier train expédié vers Hanweiler est bien train (n°) à...h....(min), dernier train expédié vers Hanweiler est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut il être établi?).</p>	<p>Reçoit la dépêche de demande de mise en place du Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p>Met en place les dispositifs prévus par sa réglementation.</p> <p>Vérifie l'exactitude des renseignements donnés par l'AC de Sarreguemines.</p>
↓	↓
<p>Reçoit l'accord de l'AC de Hanweiler.</p>	<p>Autorise par dépêche l'AC de Sarreguemines à dépêche, à mettre en place le Régime de l'Avis d'Arrivée.</p> <p><b>« Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines: Letzter nach Sarreguemines abgelassener Zug ist Zug (Nr.) um...Uhr....(Min) ← letzter aus Sarreguemines angekommener Zug ist Zug (Nr.) um....Uhr....(Min), Räumungsprüfung auf Zeit kann eingeführt werden.»</b></p> <p>(AC Hanweiler à AC Sarreguemines : Dernier train expédié vers Sarreguemines est train (n°) ....à...h....(min), dernier train reçu de Sarreguemines est train (n°) à...h....(min), Régime de l'Avis d'Arrivée peut être établi.)</p>
<b>Circulation des trains sous le Régime de l'Avis d'Arrivée</b>	
<p>Pour chaque train, l'AC concerné doit vérifier dans ses documents que la voie unique est libre et qu'il n'a pas accepté de train de sens contraire.</p> <p>Les trains sont à offrir, accepter et à annoncer dans les conditions habituelles.</p> <p>Lorsque le train a entièrement dégagé la voie unique et se trouve sous la protection du signal d'entrée de la gare d'arrivée, l'AC de cette gare donne à l'AC de la gare de départ l'avis d'arrivée sous la forme</p> <p><b>«Zugmeldung: Zug (Nr.) in (Hanweiler/Sarreguemines).»</b></p> <p>(Train (n°) à (Hanweiler/Sarreguemines))</p> <p>Les deux AC prennent attachement de l'heure d'avis d'arrivée sur leur registre d'annonce des trains.</p>	

### 3. Reprise du service normal

Le Régime de l'Avis d'Arrivée peut être cessé lorsque l'autorisation VUS fonctionne à nouveau normalement et après qu'un train (appelé train de contrôle) ait parcouru le canton, quel que soit le sens de circulation, et qu'ensuite l'autorisation électrique ait pu être donnée et restituée manuellement à deux reprises dans les conditions normales.

Le train de contrôle doit pénétrer dans le canton en franchissant ouvert un des signaux donnant accès au canton de la section frontière et dans les conditions normales de fonctionnement du Block.

La levée de la reconnaissance de la voie doit être effectuée de la façon suivante ;

**«Fdl Hanweiler an Fdl Sarreguemines:  
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Hanweiler - Sarreguemines um...Uhr....(Min)  
aufgehoben.»**

(AC Hanweiler à AC Sarreguemines :

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Hanweiler - Sarreguemines levé à ...h...(min).)

ou

**«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler:  
Räumungsprüfung auf Zeit für Strecke Sarreguemines – Hanweiler um...Uhr....(Min)  
aufgehoben.»**

(AC Sarreguemines à AC Hanweiler:

Régime de l'Avis d'Arrivée sur la ligne Sarreguemines – Hanweiler levé à ...h...(min).)

Les AC prennent attachement de ces communications dans leurs documents respectifs (sur le carnet d'enregistrement des Dépêches pour Sarreguemines).

## CHAPITRE VI

### TRANSPORTS EXCEPTIONNELS

#### **Article 61 – Principes**

1) Lorsqu'une EF souhaite faire circuler un transport exceptionnel en trafic international sur la section frontière Sarreguemines - Hanweiler, elle doit obtenir :

- un Avis de Transport Exceptionnel (ATE) délivré par le Bureau des Transports Exceptionnels (BTE) de DCF qui règle les conditions de circulation sur la partie française du parcours jusqu'à ou à partir de la frontière étatique,
- une Bza (Betrieb, Zugförderung, aussergewöhnlich) délivrée par le Team aussergewöhnliche Transporte (TaT) de RB Südwest de DB Netz qui règle les conditions de circulation sur la partie allemande du parcours à partir de ou jusqu'à la frontière étatique.

Un Transport exceptionnel circulant sur la section frontière ne doit être incorporé dans un train que s'il a été muni, d'une part par DB Netz AG, d'une "Beförderungsanordnung (Bef-Ano)" pour les trains figurant à l'horaire de service annuel ou d'une "Fahrplananordnung (Fplo)" pour les trains ne figurant pas à l'horaire de service annuel et d'autre part par SNCF Infrastructure, d'une «Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel».

2) La Bef-Ano/Fplo de DB Netz contient:

- le numéro de la Bza de DB Netz et le numéro de l'ATE de SNCF Infra,
- le jour de circulation,
- le train à utiliser,
- les conditions (restrictions) de circulation sur l'ensemble de la section frontière.

#### **Article 62 – Imprimé spécifique bilingue**

Le COGC Lorraine et le service responsable des horaires (Fahrplanabteilung = Fpl) de RB Südwest de DB Netz se proposent mutuellement les transports exceptionnels. Pour ce faire, le COGC ou le Fpl, selon le sens de circulation, envoie à l'entité voisine un imprimé spécifique bilingue. Cet imprimé bilingue comporte :

- le jour de circulation,
- le numéro du train à utiliser,
- le numéro du Bza et le numéro de l'ATE,
- les restrictions de circulation sur la partie de la section frontière du réseau cédant.

Il doit être utilisé autant d'imprimés qu'il existe de transports exceptionnels différents dans un même train.

Après examen de la demande, le COGC Lorraine ou le Fpl, selon le sens de circulation, donnent leur accord par retour de l'imprimé spécifique bilingue en le complétant des restrictions de circulation applicables sur le réseau prenant.

### **Article 63 – Autorisation d’incorporation des transports exceptionnels**

Une demande ne peut être présentée que lorsqu’elle peut être instruite pendant les heures d’ouverture du bureau Fpl à Karlsruhe. Les heures d’ouverture sont : du lundi au vendredi sauf fériés de 7h30 à 16h00.

Dans le sens France-Allemagne le transport ne doit être incorporé dans le train d’acheminement que s’il a été muni d’une autorisation d’incorporation donnée par le COGC Lorraine à l’EF.

Dans le sens Allemagne-France aucune autorisation d’incorporation n’est transmise à l’EF. L’autorisation d’incorporation est transmise par le COGC Lorraine à Fpl KARLSRUHE sous la forme de l’accord indiqué sur l’imprimé spécifique bilingue.

Le COGC Lorraine avise par dépêche l’AC de Sarreguemines en lui communiquant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d’ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l’ensemble de la section frontière. Parallèlement, le Fpl informe l’AC de Hanweiler en lui transmettant le Bef/Ano ou le Fplo comportant le jour de circulation, le train utilisé, les numéros d’ATE et de Bza ainsi que les restrictions de circulation applicables sur l’ensemble de la section frontière.

### **Article 64 – Offre et acceptation des transports exceptionnels**

L’AC devant expédier un train acheminant un (ou plusieurs) transport(s) exceptionnel(s) doit préalablement offrir ce train à l’AC voisin et lui indiquer le numéro du train, le(s) numéro(s) du Bza de DB Netz AG et le(s) numéro(s) de(s) l’ATE de SNCF Infra ainsi que la mention «avec restriction» ou «sans restriction» selon la procédure prévue à l’article 51. Cette offre doit être modifiée comme suit:

**„Zugmeldung für Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ATE-Nr. ..., Bza-Nr. ..., mit/ohne Einschränkung. Wird Zug (Nr.) angenommen?“**

(Offre du train (n°) avec Transport(s) Exceptionnel(s) ATE n°... / Bza n°... avec / sans restrictions. Acceptez-vous train (n°)?).

Les restrictions de circulation peuvent consister en une fermeture de voie (cf. article n°55).

Si le train achemine plusieurs transports exceptionnels faisant l’objet d’ATE/Bza différents, l’offre reprend chacun des numéros d’ATE ou Bza concernés.

L’AC voisin vérifie si le(s) numéro(s) de Bza et le(s) numéro(s) d’ATE correspondent aux informations préalablement reçues, et lorsque les conditions sont requises pour la circulation de ce(s) Transport(s) Exceptionnel(s), il accepte le train sous la forme suivante :

**„Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“**

(Train (n°) avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l’accepte)).

Dans le cas où le train n’est pas offert dans les conditions réglementaires, ou si un empêchement s’oppose à l’acceptation, la gare d’arrivée répond :

**„Nein, warten.“**

(Non, attendez)

et renseigne la gare de départ sur le motif du refus d’acceptation.

Lorsque le motif du refus a disparu, le train est accepté comme suit :

**„Jetzt Zug (Nr.) mit aussergewöhnlichem Transport/aussergewöhnlichen Transporten ja.“**

(Maintenant train (n°) avec Transport(s) Exceptionnel(s), oui (je l’accepte)).

<p style="text-align: center;"><b>CHAPITRE VII</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MANOEUVRES</b></p>
---

**Article 71 - Principes**

- 1) Les manœuvres en gare de Sarreguemines et de Hanweiler sont effectuées selon les règles propres à chaque réseau.
- 2) Les manœuvres suivantes sont autorisées sans accord de l'AC de la gare voisine :
  - en gare de Sarreguemines jusqu'au GA 8,
  - en gare de Hanweiler jusqu'au signal de sortie N1.
- 3) Le cas échéant, la mise en place des dispositifs de réflexion prescrits est effectuée selon les règles propres à chaque réseau.

**Article 72 – Manœuvres au delà du GA 8 de la gare de Sarreguemines jusqu'à la frontière**

- 1) L'AC de Sarreguemines avise verbalement à l'AC de Hanweiler de la manœuvre sous la forme :

**«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus.»**

(manœuvre au delà du GA 8)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55

- 2) L'AC de Sarreguemines autorise la manœuvre au-delà du GA 8 selon les prescriptions de la réglementation française. Pour le retour de la manœuvre en gare de Sarreguemines, il remet un ordre écrit au chef de la manœuvre de s'arrêter avant le PN 2 et/ou le PN1 et de ne franchir ces PN qu'après avoir constaté leur fermeture.

- 3) L'AC de Sarreguemines avise verbalement l'AC de Hanweiler de la fin de la manœuvre sous la forme :

**«Rangierfahrt über das Signal GA 8 hinaus beendet.»**

(manœuvre au delà du GA 8 terminée)

- 4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55.

**Article 73 – Manœuvres au delà du signal de sortie N1 de la gare de Hanweiler jusqu'à la frontière**

- 1) L'AC de Hanweiler avise verbalement l'AC de Sarreguemines de la manœuvre au delà du signal N1.

**«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus.»**

(manœuvre au delà du signal N1)

L'AC de Sarreguemines ferme la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55

- 2) L'AC de Hanweiler autorise la manœuvre au-delà du signal N1 selon les prescriptions de la réglementation allemande.

- 3) L'AC de Hanweiler avise l'AC de Sarreguemines de la fin de la manœuvre.

**«Rangierfahrt über das Signal N1 hinaus beendet.»**

(manœuvre au delà du signal N1 terminée)

- 4) L'AC de Sarreguemines peut ensuite lever la fermeture de la voie Sarreguemines – Hanweiler selon article 55.



**CHAPITRE VIII  
ENTRETIEN PREVENTIF ET CURATIF  
DES INSTALLATIONS FIXES  
ET TRAVAUX SUR CES  
INSTALLATIONS**

**Article 81 – Principes**

- 1) Chacun des deux Gestionnaires d'Infrastructure entretient ses installations ferroviaires selon ses normes et ses spécifications techniques, que celles-ci soient situées sur le territoire français ou sur le territoire allemand. Le service de maintenance de la SNCF «caténaires» entretient les SLAC situés sur le RFN.
- 2) Certaines installations de sécurité du réseau RFF sont implantées sur le réseau DB Netz :
  - détecteur d'annonce du PN 2 au km DB Netz 16,464
  - signal à distance 1, 2 au km DB Netz 16,691
  - détecteur d'annonce du PN 1 au km DB Netz 16,836
 Ces installations sont entretenues par les services de maintenance français
 

Certaines installations de sécurité du réseau DB Netz sont implantées sur le réseau RFF:

  - pancarte fin de caténaires implantée aux abords de l'aiguille 13 de la gare de Sarreguemines
  - signal à distance f au km RFF 0,286.
 Ces installations sont entretenues par les services de maintenance DB Netz
- 3) Toute intervention programmée sur une installation située sur le territoire national voisin doit faire l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents des deux GI. Le GI sur le territoire duquel se situe l'installation doit mettre à disposition du GI intervenant un agent. Un document commun bilingue établi par les services techniques compétents doit préciser les conditions de l'intervention. Toutefois, pour les travaux d'entretien courant dont les conditions d'intervention sont connues par les services techniques des deux GI, ce document n'est pas nécessaire.
- 4) Pour tous les travaux programmés nécessitant une fermeture de voie, les instructions écrites doivent être arrêtées en commun par la Produktionsdurchführung Sarrebruck et le COGC Lorraine au plus tard 7 semaines avant le début des travaux. Ils déterminent à cette occasion la nature des travaux, les conséquences sur la circulation des trains, la durée et les mesures à prendre. Ce délai est porté à 3 mois en cas de modification des horaires des trains.
- 5) Toute intervention programmée d'agents d'entretien sur les installations fixes de la section frontière doit faire l'objet d'une concertation avec l'AC du GI sur le territoire duquel a lieu l'intervention. Avant de donner son accord, l'AC saisi se consulte avec l'autre AC. Il prend ensuite les mesures nécessaires pour permettre l'intervention (fermeture de voie par exemple).
- 6) Toute intervention suite à un dérangement sur une installation située sur le territoire national voisin ne faisant pas l'objet d'une concertation entre les services techniques compétents est effectuée dans le cadre d'une fermeture de voie.
- 7) Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB sans engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, et sans dépôt des détecteurs d'annonce, la présence d'un agent PN est nécessaire. Cependant, la mise en place, d'un Signal Arrêt à Main (SAM) avant le premier détecteur (km 16,482) pour retenir les circulations dispense de la présence de cet agent.

Dans le cas de travaux sur le territoire de la DB avec engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue établie par les services techniques compétents et l'UO Infra de Metz Sablon, précise les mesures à prendre au PN.

## Article 82 – Travaux sur le territoire allemand

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à fermer la voie.

L'AC de Hanweiler est seul autorisé pour accorder les travaux à réaliser sur le territoire allemand.

<p><b>Travaux exécutés par les agents de DB Netz ou par les agents de la SNCF accompagnés par un agent de DB Netz.</b></p>	<p><b>Travaux exécutés par les agents de la SNCF, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de DB Netz.</b></p>
<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz AG s'adresse à l'AC de Hanweiler.</p>	<p>Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires se consulte avec l'AC de Sarreguemines pour la fermeture de voie selon l'article 55.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines, prend les mesures de protection nécessaires, demande l'accord à l'AC de Hanweiler et se consulte avec celui-ci pour la fermeture de voie selon l'article 55.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie :  <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt»</b>          (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée).</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie :  <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt»</b>          (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise l'agent d'entretien de DB Netz de l'accord pour les travaux.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien SNCF pour les travaux</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz renseigne verbalement l'AC de Hanweiler.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>A la fin des travaux, l'agent d'entretien SNCF renseigne l'AC de Sarreguemines.</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux.  <b>«Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet»</b> (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines avise, par dépêche, l'AC de Hanweiler de la fin des travaux.  <b>«Arbeiten Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.»</b>(Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)</p>
<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55):  <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»</b>          (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.)          Les AC lèvent les mesures de protection.</p>	<p style="text-align: center;">↓ ↓</p> <p>L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55):  <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»</b>          (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.)          Les AC lèvent les mesures de protection.</p>

### Article 83 – Travaux sur le territoire français

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé pour la réalisation des mesures de sécurité (fermeture de voie) pour les travaux sur le territoire français.

L'AC de Sarreguemines est seul autorisé à accorder les travaux à réaliser sur le territoire français.

Travaux exécutés par les agents de la SNCF ou par les agents de DB Netz accompagnés par un agent de la SNCF.	Travaux exécutés par les agents de DB Netz, exceptionnellement sans être accompagnés par un agent de la SNCF.
Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de la SNCF s'adresse à l'AC de Sarreguemines et présente une Demande de Fermeture de Voie (DFV).	Avant de commencer les travaux, l'agent d'entretien de DB Netz s'adresse à l'AC de Hanweiler.
↓ ↓	↓ ↓
L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et se concerta avec l'AC de Hanweiler pour la fermeture de voie selon l'article 55.	L'AC de Hanweiler demande l'accord de l'AC de Sarreguemines et se concerta avec celui-ci pour la fermeture de voie (selon l'article 55).
↓ ↓	↓ ↓
L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et transmet ensuite son accord pour la fermeture de voie à l'AC de Sarreguemines.	L'AC de Sarreguemines prend les mesures de protection nécessaires et avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler : Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.»</b> (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)
↓ ↓	↓ ↓
L'AC de Sarreguemines avise l'AC de Hanweiler de la fermeture de voie : <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler Gleis von Sarreguemines nach Hanweiler gesperrt.»</b> (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : Voie de Sarreguemines à Hanweiler fermée.)	L'AC de Hanweiler prend les mesures de protection nécessaires et donne l'accord à l'agent d'entretien de DB Netz pour les travaux.
↓ ↓	↓ ↓
L'AC de Sarreguemines donne son accord à l'agent d'entretien de la SNCF pour les travaux.	A la fin des travaux, l'agent d'entretien de DB Netz avise l'AC de Hanweiler que les travaux sont terminés.
↓ ↓	↓ ↓
A la fin des travaux, l'agent d'entretien de la SNCF avise l'AC de Sarreguemines que les travaux sont terminés.	L'AC de Hanweiler avise, par dépêche, l'AC de Sarreguemines de la fin des travaux. <b>«Arbeiten im Gleis Hanweiler-Sarreguemines beendet.»</b> (Travaux voie Hanweiler-Sarreguemines terminés.)
↓ ↓	↓ ↓
L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55). <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»</b> (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.	L'AC de Sarreguemines lève la fermeture de voie (selon article 55). <b>«Fdl Sarreguemines an Fdl Hanweiler: Sperrung des Gleises von Sarreguemines nach Hanweiler aufgehoben.»</b> (AC Sarreguemines à AC Hanweiler : fermeture de la voie de Sarreguemines à Hanweiler levée.) Les AC lèvent les mesures de protection.

## Article 84 – Circulation à voie fermée pour trains de travaux

Les circulations à voie fermée ne peuvent circuler que de Hanweiler ou Sarreguemines jusqu'à la frontière et retour.

### 1) Circulation engagée par l'AC de Hanweiler

Dès que la voie Sarreguemines – Hanweiler est fermée, l'AC de Hanweiler peut autoriser des circulations à voie fermée.

L'AC de Hanweiler doit respecter les prescriptions suivantes:

- L'Agent Circulation de Hanweiler effectue la circulation à voie fermée sur le tronçon Hanweiler – frontière étatique selon les prescriptions de la DB.  
En cas d'engagement de la zone d'annonce des PN 1 et 2, une consigne travaux commune bilingue précise les mesures à prendre au PN.
- La circulation à voie fermée ne peut être engagée qu'avec l'accord par dépêche de l'AC de Sarreguemines accord par dépêche sous la forme **«Sperrfahrt wird zugelassen»**  
(train de travaux autorisé à circuler)
- Toutes les circulations reçoivent un ordre écrit bilingue (annexe 3) n°12 avec l'indication d'observer la marche à vue sans dépasser 30 km/h sur la voie fermée. Grund: Annäherungszeit für BU 1 und 2 (Motif : délai d'approche aux PN 1 et 2).
- Lors du départ de la circulation à voie fermée, le signal de sortie ne doit pas être ouvert et le signal de remplacement ne doit pas être utilisé.  
L'immobilisation et la protection de l'itinéraire doivent être assurées par verrouillage du parcours et verrouillage individuel des aiguilles et installation de protection latérales.
- Les circulations à voie fermée n'ont pas à être annoncées à l'AC de Sarreguemines et leur fin n'est pas communiquée à l'AC de Sarreguemines.
- Par l'annonce de la fin des travaux selon l'article 82, l'AC de Hanweiler confirme à l'AC de Sarreguemines que toutes les circulations à voie fermée sont terminées.
- Lorsqu'après la fin de toutes les circulations à voie fermée, les installations de block à Hanweiler sont en dérangement, les mesures prévues à l'article 59.1 doivent être appliquées.

### 2) Circulation engagée par l'AC de Sarreguemines

Dès qu'il a fermé la voie Sarreguemines – Hanweiler, l'AC de Sarreguemines peut autoriser des circulations à voie fermée.

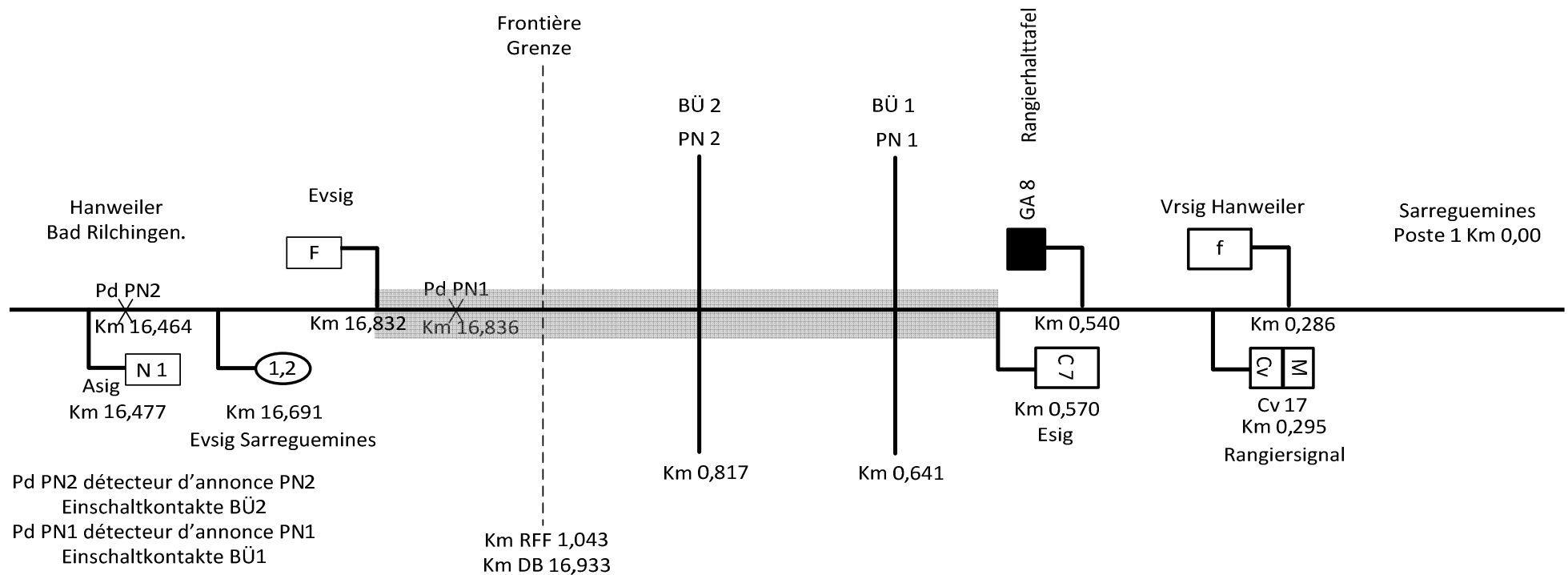
L'AC de Sarreguemines doit respecter les prescriptions suivantes:

- L'AC de Sarreguemines effectue les circulations à voie fermée sur le tronçon Sarreguemines – frontière étatique selon les prescriptions de la SNCF.
- Les circulations à voie fermée ne sont pas annoncées à l'AC de Hanweiler et leur fin n'est pas communiquée à l'AC de Hanweiler.

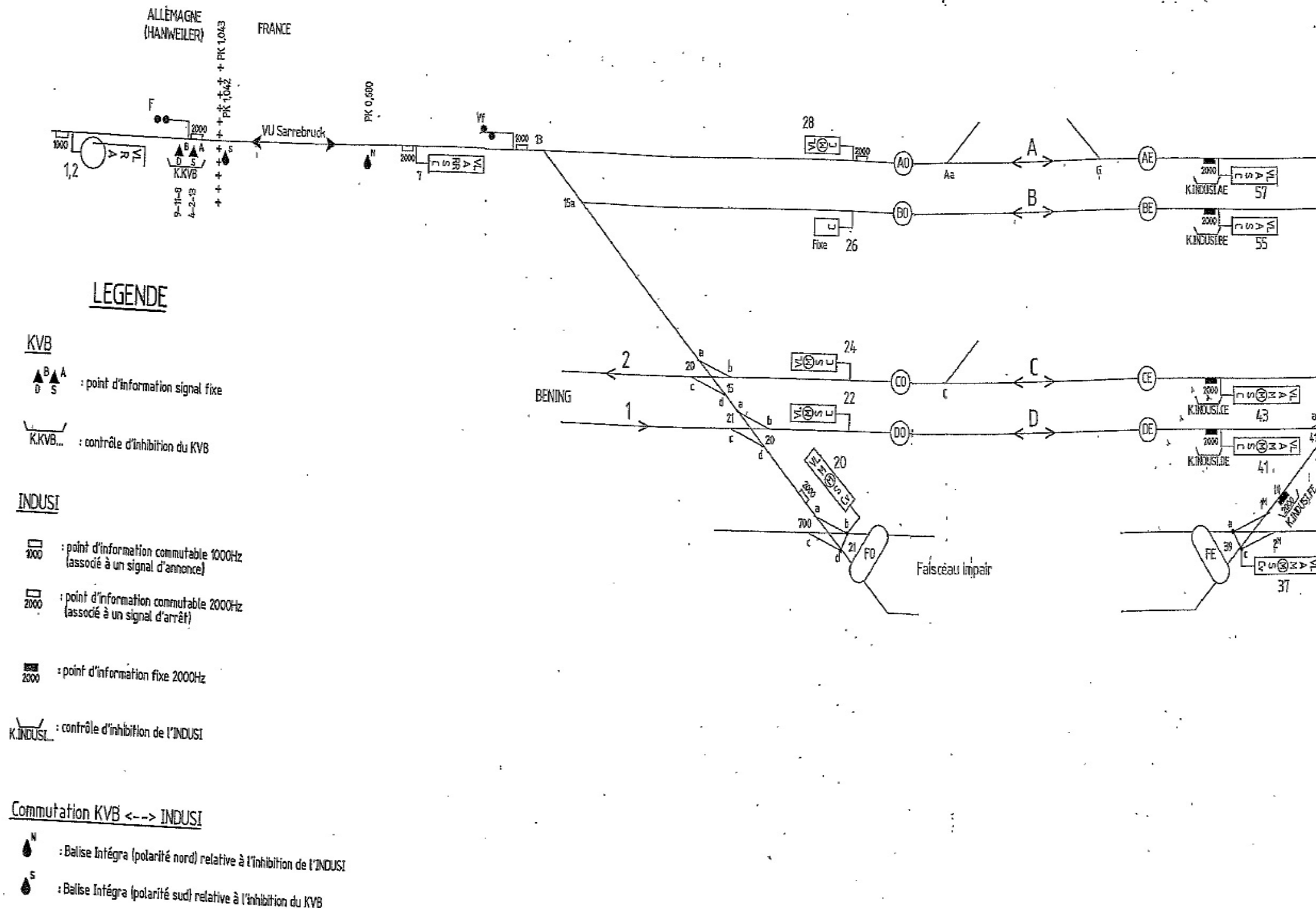
Par l'annonce de la fin des travaux sur la voie Sarreguemines - Hanweiler selon l'article 83, l'AC de Sarreguemines confirme à l'Agent Circulation de Hanweiler que toutes les circulations à voie fermée sont terminées

## Anlage 1 Übersichtsplan über die Grenzstrecke Annexe 1 Plan de la section frontière

La section frontière correspond à la zone grisée.  
Die Grenzstrecke ist grau hinterlegt.



Anlage 2 Plan der KVB/PZB-Balisen /  
Annexe 2 Schema d'implantation des balises KVB/PZB



**Anlage 3a Befehl der DB (deutsch/französisch)**

**Annexe 3a Ordre de la DB (allemand/français)**

**Triebfahrzeugführer Zug – Sperrfahrt – Sperrfahrt KI –**  
**Schiebebetrieb für Zug – Rangierfahrt**  
 Conducteur du train / de la circulation en voie fermée / de l'engin moteur de pousse  
 pour train / de la manœuvre.  
**1 - 14** Standort (am: Signal/Wächter) / Rg/Gg/Gl (offiziell: Betriebsstelle) von Betriebsstelle nach Betriebsstelle (Numéro, poste / am: le poste et le poste)

**1** Sie dürfen – in den / im Df / Df – auf der Abzw / Jst einfahren / weiterfahren  
 Vous pouvez – entrer en gare / entrer dans le secteur circulation / circuler au-delà de la bif / jonction

**1.1** Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.  
 Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

**2** Sie dürfen – vorbeifahren – weiterfahren nach Vorbeifahrt / TR – am / an / in  
 Vous pouvez – franchir le / poursuivre la marche après franchissement du

Signal usw. signal etc.	Bezeichnung / km désignation / km	Bf gare, Bf secteur circulation, Abzw bif, Üst jonction, BK poste de block, Dkst pointée protection
----------------------------	--------------------------------------	--

**2.1** Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.  
 Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

**3** Sie dürfen aus dem Bf/Bf  
 Vous pouvez quitter la gare / le secteur de circulation

**3.1** Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren.  
 Vous devez circuler à la vitesse maximale de 40 km/h jusqu'à reconnaissance du prochain « Hauptsignal ».

**4** Sie fahren auf dem Gegengleis von ..... bis .....  
 Vous circulez en sens inverse du sens normalement utilisé de ..... jusqu'à .....

**5** Sie – fahren / schieben nach – von .....  
 Vous – circulez / poussez – de .....  
 in Richtung ..... bis ..... und kehren zurück.  
 en direction de ..... jusqu'à ..... et revenez à la gare en arrière.

**5.1** Hin- und Rückfahrt auf Gegengleis.  
 À l'aller : en sens normal. Au retour : en sens inverse du sens normalement utilisé.

**5.2** Hin- und Rückfahrt auf Regelleis.  
 À l'aller : en sens inverse du sens normalement utilisé. Au retour : en sens normal.

**8** Sie müssen – zwischen Zinst ..... und Zinst .....  
 Vous devez vous arrêter entre le poste de ..... et le poste de .....  
 – im Bf/Bt / auf Abzw/Üst ..... halten vor BÜ in km .....  
 – en gare / secteur circulation / bif / jonction de ..... avant le PN au km .....  
 / km ..... / km ..... / km ..... / km .....

**10** Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist  
 Vous êtes autorisé à poursuivre votre marche lorsque le PN est protégé.  
 Fahren Sie signalgemäß weiter! Wählen Sie ETCS-Level / ETCS-Betriebsart .....  
 Poursuivez votre marche en respectant la signalisation au sol / Choisissez le niveau d'ETCS / le mode d'exploitation ETCS .....

**10.1** Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren.  
 Vous devez circuler sur 2000 m à la vitesse maximale de 40 km/h.

**11** Fahren Sie bis zur Langsamfahrgrenze höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit.  
 Beachten Sie niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigegerät und Langsamfahrsignale.  
 Circulez, jusqu'à la zone de ralentissement, à la vitesse autorisée de la marche prévue. Respectez les plus basses valeurs de vitesse indiquées en cabine de conduite et les signaux de limitation de vitesse au sol rencontrés.

**12** Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten:  
 Vous devez respecter les limitations de vitesse suivantes :

km/h km/h	auf Sicht à vue	im / auf / zwischen Bf / Bit / Abzw / Üst Cn / entre gare / secteur circulation / bif / jonction	und Bf / Bit / Abzw / Üst et gare / secteur circulation / bif / jonction	in / von km / Sig de km / signal	bis km / Sig au km / signal	Grund Nr. motif n°
	auf Sicht	auf Sicht				
	auf Sicht	auf Sicht				
	auf Sicht	auf Sicht				

**12.1** Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist. Melden Sie das Ergebnis an .....  
 Vérifiez que la voie est praticable et rendez compte à .....

**12.2** Geben Sie bei Annäherung an den BÜ Signal Zp 1. Räumen Sie den BÜ schnellstens,  
 wenn erstes Fahrzeug Straßennähe erreicht hat.  
 Signalez à l'approche du PN, dégagez rapidement le PN lorsque le premier véhicule aura atteint le maître de la chaise.

**12.3** Schauen Sie nach Oberleitungsschäden. Melden Sie das Ergebnis an .....  
 Vérifiez l'état des caténares et rendez compte à .....

**12.4** TzB am ..... sig ..... in km ..... ständig wirksam / unwirksam.  
 Balise PZB - du signal ..... - au km ..... - constamment active / inactive.



Grund Nr. <small>motif n°</small>	Anlass für Befehl 12 motifs de l'ordre 12	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 <small>note 12, colonne 1 et 2</small>
<b>Gleisbelegung, Zugfolge / occupation de la voie, succession des trains</b>		
1	Gleis kann besetzt sein / la voie peut être occupée	auf Sicht / marche à vue
2	Fahrzeuge im Gleis / voie occupée	auf Sicht / marche à vue
3	Meinere Sperrfahrten unterwegs / Circulations engagées sur voie fermée	auf Sicht / marche à vue
4	Einfahrt in ein Stumpfgleis / réception sur voie en impasse	30 km/h
5	Einfahrt in teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis / réception sur voie partiellement occupée, sur une voie de longueur réduite ou sur une voie en impasse partiellement courbe	20 km/h
6	Kein Durchrutschweg / pas de distance de glissement	30 km/h
7	Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört / dérangement des communications entre postes d'annonce	auf Sicht / marche à vue
8	Auf der Strecke ruht die Arbeit / période de fermeture à la circulation	50 km/h
9	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleis fahren / train de voyageurs circule exceptionnellement sur une voie réservée aux trains de fret	40 km/h
<b>Bahnübergänge, Spurrillen / PN, goudinières des voies</b>		
10	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert / PN insuffisamment protégés	20 km/h
11	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt / omières, verglacées et enneigées	30 km/h
<b>Arbeiten, La / travaux, LTV</b>		
20	Bauarbeiten - travaux	*
21	Unbefahrbare Stelle im gesp. Gleis / portion de voie fermée impraticable	auf Sicht / marche à vue
22	Zustand nach Bauarbeiten / Constat de l'infrastructure après travaux	*
23	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt / personnel du chantier non avisé	auf Sicht / marche à vue
24	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La / réduction de la vitesse inférieure à celle reprise au « La »	*
25	Beschäftigte im gesperrten Gleis / agents présents dans la voie fermée	20 km/h und auf Sicht
<b>Mängel an Bahnanlagen / défauts aux installations</b>		
30	Mängel am Oberbau / défaut de la voie	*
31	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) / présomption d'avarie caténaire (également sur voie voisine)	auf Sicht / marche à vue
32	Verdacht auf Unwetterschäden (Fridritsch, Sturm Schäden usw.) / présomption d'avarie liée aux intempéries (glissement de terrain, etc.)	auf Sicht / marche à vue
33	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel / présomption de stalactite dans le tunnel	auf Sicht / marche à vue
34	PZB-Streckeneinrichtung gestört / équipement PZB au sol en dérangement	50 km/h
35	Weichen außer Ahhängigkeit von Signalen / enclenchement aiguille / signal en dérangement	50 km/h
36	Weiche mit IIV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert / aiguille immobilisée manuellement sans cadencassage.	5 km/h
37	HOA / FBOA gestört - DBC / Détecteur de frein(s) serré(s) en dérangement	200 km/h
38	Warten von Reisenden auf Bahnsiegen nicht möglich / information des voyageurs à quai impossible	*
39	Reise der nicht über Bahnsteigänderung informiert / voyageurs non informés du changement de quai.	auf Sicht / marche à vue
<b>Besonderheiten am Zug / particularités au train</b>		
40	Engstelle für Lü-Sendungen / gabarit réduit pour transports exceptionnels	10 km/h
41	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen / armement de la voie insuffisant pour véhicules à charge D	*
42	Spitzensignal unvollständig / signalisation d'avant incomplète	40 km/h
43	Windwarnung / avis de vents forts	80 km/h

\*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben / Vitesse limite autorisée variable

12.6 \*) gilt nur, wenn der Zug signalgeführt wird. *Seulement pour les trains respectant la signalisation au sol.*

12.7 Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1. *Actionner le signal Zp 1 (siffler) à l'approche du quai.*

13 Sie sind vom Fahren auf Sicht zwischen ..... und ..... entbunden. *Vous êtes dispensé de marcher à vue entre ..... et .....*

14 .....

**Übermittlungscodex (numéro de transmission):** .....

(Ort - lieu) : ..... (Datum - date) : ..... (Uhr - heure) : ..... (Mitten - minutes)

..... erhalten (Jahre, Taktfahrzeuge) - reçu (norm. locomot.)

bei fml. Übermittlung (en cas de transmission téléphonique) :  77 (RS 7)  arrip (trame) .....

**Anlage 3b Bulletin (zweisprachig) der SNCF**  
**Annexe 3b Bulletin (bilingue) de la SNCF**

**Bulletin C block automatique SNCF**  
**(Befehl C Selbstblock SNCF)**

<b>CBA</b>	
<p><b>Ordre est donné au conducteur du train</b> .....  Der Triebfahrzeugführer des <b>Zuges</b> ..... <b>muss</b>  <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p>- de franchir fermé / am „Halt zeigenden“ vorbeifahren:</p> <p><input type="checkbox"/> <b>le signal carré</b> .....  <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p style="text-align: center;"><b>C Block Automatique</b></p> <p><input type="checkbox"/> <b>le guidon d'arrêt</b> .....  <small>(numéro / Nummer)</small></p> <p>- et <b>de marcher à vue</b> jusqu'à la fin du canton qui suit ce signal / und bis zum Ende des folgenden Blockabschnitts. <b>auf Sicht fahren.</b></p>	
XX	
<p><b>Autorisation n° / Genehmigung Nr.</b> .....</p>	
<p><b>Poste / Stellwerk :</b> ..... <b>Date / Datum :</b> ..... <b>Heure / Uhrzeit :</b> .....  <small>(nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)</small></p>	
<p><input type="checkbox"/> <b>délivré directement / ausgehändigt</b> <span style="float: right;"><b>Signature / Unterschrift:</b></span></p> <p><input type="checkbox"/> <b>transmis par radio / per Funk übermittelt</b>    <input type="checkbox"/> <b>transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt</b></p>	

**Anlage 4 Vordruck „Anforderung von Hilfe“ (zweisprachig)  
Annexe 4 Demande de secours (bilingue)**

**Procédure origine Conducteur**

*Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder  
Meldungen mitzuteilen.*

**DEMANDE DE SECOURS / Hilfsanforderung.**

**Condition d'utilisation :** pour demander le secours lors d'une impossibilité d'acheminer tout ou partie de son train pour une cause quelconque (matériel, voie ...).

**Verwendung:** *um Hilfe anzufordern wenn der Zug / Zugteil aus irgendeinem Grund (Fahrzeugnummer, Gleis, ...) liegen bleibt.*

- Le PK indiqué **correspond à la tête de train ou de la seconde partie ;**  
*Der angegebene Kilometerpunkt entspricht der Zugspitze oder Spitze des 2. Zugteils.*
- Utiliser le formulaire **REMA** en cas de demande d'annulation de demande de secours.  
*Zur Aufhebung der Hilfsanforderung wird das Formular REMA verwendet.*

### Procédure origine Conducteur

*Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.*

<b>DSEC</b>	
<b>Conducteur du train</b> ..... (numéro) <b>Triebfahrzeugführer des Zuges</b> ..... (Nummer) ..... Véhicules / Wagen, Longueur / Länge : ..... m,	<b>Engin moteur</b> : ..... (numéro) <b>Triebfahrzeug</b> ..... (Nummer) ..... Tonnes / Wagenzuggewicht, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses / Gefahrgüter
en détresse sur voie / liegen geblieben in Gleis ..... au km / in Km ..... <small>(numéro / Nummer)</small>	
<input type="checkbox"/> entre la gare de / zwischen Bahnhof ..... et de / und ..... <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère / hält am Signal / „repère“ ..... <small>(numéro / Nummer)</small>	
<input type="checkbox"/> entre les postes de / zwischen den Stellwerken von ..... et de / und ..... <input type="checkbox"/> à contre sens / auf dem Gegengleis <input type="checkbox"/> à contre voie / auf „contre voie“	
<b>Je demande le secours pour / Ich fordere Hilfe an wegen :</b> Motif / Grund : ..... circonstances particulières / Besondere Verhältnisse : .....	
<input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire / Rückfahrt erforderlich <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire / Hilfsgerätewagen erforderlich <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire / Kranwagen erforderlich <input type="checkbox"/> autres moyens / sonstige Hilfsmittel : ..... .....	
<b>Je donne l'assurance que je ne me remettrai pas en marche de moi-même.</b> <b>Ich versichere, daß ich den Zug nicht ohne Zustimmung des „Agent circulation“ bewegen werde.</b>	
<b>Ou / Oder</b>	
<b>Deuxième partie de train / Zurückgelassener Zugteil</b> ..... <small>(numéro / Nummer)</small> ..... Véhicules / Wagen, ..... Tonnes / Wagenzuggewicht, Longueur / Länge : ..... m, <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses / Gefahrgüter	
en détresse sur voie / liegen geblieben in Gleis ..... au km / in Km ..... <small>(numéro / Nummer)</small>	
<input type="checkbox"/> entre la gare de / zwischen Bahnhof ..... et de / und ..... <input type="checkbox"/> arrêté au signal / repère / hält am Signal / „repère“ ..... <small>(numéro / Nummer)</small>	
<input type="checkbox"/> entre les postes de / zwischen den Stellwerken von ..... et de / und ..... <input type="checkbox"/> à contre sens / auf dem Gegengleis <input type="checkbox"/> à contre voie / auf „contre voie“	
<b>Je demande le secours pour / Ich fordere Hilfe an wegen :</b> Motif / Grund : ..... circonstances particulières / Besondere Verhältnisse: .....	
<input type="checkbox"/> retour en arrière nécessaire / Rückfahrt erforderlich <input type="checkbox"/> wagon de secours nécessaire / Hilfsgerätewagen erforderlich <input type="checkbox"/> grue de relevage nécessaire / Kranwagen erforderlich <input type="checkbox"/> autres moyens / sonstige Hilfsmittel : ..... .....	
Poste / Stellwerk : ..... Date / Datum : ..... Heure / Uhrzeit : ..... <small>(nom du poste / Stellwerksname)                      (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr)                      (heures/minutes / Std/Minuten)</small>	
<input type="checkbox"/> délivré directement / ausgehändigt <input type="checkbox"/> transmis par radio / per Funk übermittelt <input type="checkbox"/> transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt	
<b>Signature / Unterschrift :</b>	

Informations venant du conducteur  
Meldungen des Triebfahrzeugführers

Informations venant du conducteur  
Meldungen des Triebfahrzeugführers

---

# PROCEDURE REMA Bilingue / *REMA Zweisprachig*

## **Procédure origine Conducteur**

*Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen.*

## **ANNULATION DE LA DEMANDE DE SECOURS**

*Aufhebung der Hilfsanforderung*

## **DEMANDE D'AUTORISATION DE REMISE EN MARCHÉ**

*Erlaubnis zur Weiterfahrt*

### **ANNULATION SECOURS / *Aufhebung Hilfsanforderung***

**Condition d'utilisation :** pour demander l'annulation de sa demande de secours et pour demander puis obtenir l'autorisation de se remettre en marche.

**Verwendung:** *um die Aufhebung seiner Hilfsanforderung zu veranlassen und die Erlaubnis zu Weiterfahrt zu beantragen.*

Ce formulaire est exclusivement réservé à la procédure d'annulation d'une demande de secours / *Dieses Formular ist ausschließlich zum Aufheben seiner Hilfsanforderung zu verwenden.*

Cette procédure doit **obligatoirement** être **complétée** avant la remise en marche. *Dieses Verfahren muss **unter alle Umstände** vollständig vor der Weiterfahrt **ausgeführt sein**.*

## Procédure origine Conducteur

Verwendet von einem Tf um dem „Agent Circulation“ Aufträge oder Meldungen mitzuteilen

Informations venant du conducteur Meldungen des Triebfahrzeugführers	<b>DEMANDE REMA</b>
	Conducteur du train ..... (numéro) arrêté sur voie ..... (numéro) au km ..... Triebfahrzeugführer des Zuges ..... (Nummer) hält in Gleis ..... (Nummer) in Km
	<input type="checkbox"/> J'annule ma demande de secours transmise le ..... à ..... <small>(heures/minutes) (jour/mois/année)</small> Ich annulliere meine beantragte Hilfe am ..... um ..... <small>(Tag/Monat/Jahr) (Std/Minute)</small>
	<input type="checkbox"/> Je demande l'autorisation de me remettre en marche / Ich beantrage die Zustimmung zur Weiterfahrt.
	Poste / Stellwerk : ..... Date / Datum : ..... Heure / Uhrzeit : ..... <small>(nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)</small>
	<b>NOTIFICATION REMA / BESTÄTIGUNG REMA</b>
	Autorisation est donnée au conducteur du train ..... (numéro) de se remettre en marche Zustimmung zur Weiterfahrt wird dem Triebfahrzeugführer des Zuges ..... (Nummer) erteilt.
	XX
	« Dépêche » n°/ Nr. ....
	Poste / Stellwerk : ..... Date / Datum : ..... Heure / Uhrzeit : ..... <small>(nom du poste / Stellwerksname) (jour/mois/année / Tag/Monat/Jahr) (heures/minutes / Std/Minuten)</small>
	<input type="checkbox"/> délivré directement / ausgehändigt <input type="checkbox"/> transmis par radio / per Funk übermittelt <input type="checkbox"/> transmis par téléphone / Telefonisch übermittelt
	Signature / Unterschrift :

**Anlage 5 Vordruck „Reihenfolge der Züge“  
Annexe 5 Tableau de Succession des Trains**

**REIHENFOLGE DER ZÜGE ZWISCHEN HANWEILER UND SARREGUEMINES  
TABLEAU DE SUCCESSION DES TRAINS ENTRE HANWEILER ET SARREGUEMINES  
FÜR DEN FAHRPLANABSCHNITT .....  
SERVICE AU .....**

1		2		3		4		5		6		7
SARREGUEMINES				ZUGNUMMER NUMERO DU TRAIN				HANWEILER				VERKEHRSTAG PERIODICITE
Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ		Nach Sarreguémies Vers Sarreguémies	Nach Hanweiler Vers Hanweiler	Ankunft Arrivée		Abfahrt Départ				
Std h	Min mn	Std h	Min mn			Std h	Min mn	Std h	Min mn			

**Aufgestellt:**

Etabli

.....  
Für den Bahnhof Sarreguémies  
(Unterschrift)  
Pour la gare de Sarreguémies  
(Signature)

.....  
Für die Produktionsdurchführung Saarbrücken  
(Unterschrift)  
Visa de Produktionsdurchführung Saarbrücken  
(Signature)

## Anlage 6/Annexe 6 GSM-R

Règles d'utilisation du GSM-R D par l'AC du Poste 1 de Sarreguemines.	Nutzungsbestimmungen von GSM-R D durch den Fdl Poste 1 Sarreguemines
<p><b>Article 1 : Généralités</b> L'AC de Sarreguemines dispose d'un Poste GSM-R D. L'appareil est utilisable par l'AC pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toutes les communications échangées avec l'AC de Hanweiler</li> <li>- communiquer avec les trains sur la partie allemande de la section frontière en cas de danger pour transmettre un message d'alerte.</li> </ul> <p>L'appareil permet également à l'AC du Poste 1 de Sarreguemines de recevoir un appel d'urgence déclenché sur le réseau GSM-R D.</p>	<p><b>Abschnitt 1: Allgemeines</b> Der Fdl Sarreguemines verfügt über ein GSM-R D-Gerät. Das Gerät kann vom Fdl genutzt werden für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die gesamte Kommunikation mit dem Fdl Hanweiler</li> <li>- die Verständigung mit den Zügen auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke im Gefahrenfall zur Abgabe eines Nothaltauftrages.</li> </ul> <p>Das Gerät dient außerdem der Unterrichtung des Fdl Sarreguemines Poste 1 über einen ausgelösten Notruf im Netz GSM-R D.</p>
<p><b>Article 2 : Messages d'alerte en cas de danger</b> En cas de danger sur la section frontière, l'alerte doit être donnée immédiatement par radio (GSM-R D) sous la forme suivante :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, alle Züge zwischen Sarreguemines und Hanweiler sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1.“</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler. Je répète: Danger, arrêt immédiat de toutes les circulations entre Sarreguemines et Hanweiler. Ici AC Sarreguemines Poste 1.»]</p> <p>ou lorsque le danger n'impose l'arrêt que d'un seul train :</p> <p><i>„Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten. Ich wiederhole: Betriebsgefahr, Zug (Nummer) sofort anhalten! Hier Fahrdienstleiter Sarreguemines Poste 1. “</i></p> <p>[Traduction pour information : « Danger, arrêt immédiat du train n°... . Je répète: Danger, arrêt immédiat du train n° .... Ici AC de Sarreguemines Poste 1. »]</p> <p>Si nécessaire, le message d'alerte peut être complété par une demande de coupure d'urgence sous la forme suivante.</p> <p><i>„...und Oberleitung auf der Grenzstrecke Sarreguemines – Hanweiler ausschalten.“</i></p> <p>[Traduction pour information : « ...et coupure d'urgence sur la section frontière Sarreguemines – Saarbrücken. »]</p>	<p><b>Abschnitt 2: Nothaltauftrag bei Betriebsgefahr</b> Bei einer Betriebsgefahr auf der Grenzstrecke ist sofort ein Nothaltauftrag über Zugfunk (GSM-R D) mit folgendem Wortlaut zu geben:</p> <p>oder wenn nur ein Zug angehalten werden soll:</p> <p>Wenn es notwendig ist, kann der Nothaltauftrag um eine Aufforderung zur Ausschaltung der Oberleitung mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:</p>



<p>Dès perception d'une alerte, l'AC de Sarreguemines Poste 1 prend immédiatement les mesures prévues par sa réglementation pour arrêter et retenir les circulations.</p> <p>L'AC qui constate ou est avisé de la disparition du motif qui a justifié l'alerte radio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avise l'autre AC « <b>Fdl ... an Fdl ... : Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.</b> » (AC ... à AC ... : Pouvez reprendre circulation normale)</li> <li>- autorise ensuite la reprise de la circulation des trains sur son propre réseau</li> </ul>	<p>Bei Eingang eines Nothaltauftrages trifft der Fdl Poste 1 Sarreguemines die notwendigen Maßnahmen entsprechend der für ihn gültigen Vorschriften, um Fahrten anzuhalten und zurück zu halten.</p> <p>Der Fdl, der den Wegfall des Grundes für den Nothaltauftrag festgestellt oder mitgeteilt bekommen hat,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verständigt den anderen Fdl mit folgendem Wortlaut: „<b>Fdl ... an Fdl ... : Regelbetrieb kann wieder aufgenommen werden.</b>“</li> <li>- nimmt den Betrieb auf seinem Netz wieder auf.</li> </ul>
<p><b>Article 3: Déangement de l'appareil GSM-R</b></p> <p>En cas de déangement, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesure de sécurité particulière à prendre jusqu'au remplacement du poste ou de la carte SIM allemande. L'AC doit aviser le service technique de la SNCF (ASTI : Tél. 9113).</p> <p>Après intervention de l'ASTI, s'il s'avère que le dysfonctionnement provient d'une défaillance de la carte SIM, l'AC doit aviser le responsable GSM-R: DB Netz, responsable régional d'exploitation à Sarrebruck, Téléphone +49 (0)681 308-3650, IRTN/Basa 0049 (9)56-3650 pour provoquer le remplacement de la carte SIM.</p>	<p><b>Abschnitt 3: Störung des GSM-R-Geräts</b></p> <p>Bei einer Störung sind bis zum Ersatz des Geräts oder der deutschen SIM-Karte keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen erforderlich für den Fdl Poste 1. Der Fdl muss den technischen Dienst der SNCF (ASTI) verständigen.</p> <p>Wenn die Untersuchung durch ASTI ergibt, dass die Funktionsstörung in einem Defekt der SIM-Karte begründet ist, muss der Fdl den GSM-R-Verantwortlichen verständigen: DB Netz, Bezirksleiter Betrieb Saarbrücken, Tel. +49 (0)681 308-3650, IRTN/Basa 0049 (9)56-3650, um den Austausch der SIM-Karte anzustoßen.</p>
<p><b>Article 4: Enregistrement des conversations</b></p> <p>Toutes les conversations échangées par GSM-R sont enregistrées sur un support numérique.</p> <p>En cas d'incident ou d'accident, le SGTC peut demander une copie des enregistrements en s'adressant au Bezirksleiter Betrieb (Chef de Circonscription) qui est responsable pour l'AC de Hanweiler : M. SCHNUR, téléphone +49 681 308-3650, courriel: arno.schnur@deutschebahn.com.</p>	<p><b>Abschnitt 4: Aufzeichnung der Gespräche</b></p> <p>Alle Gespräche über GSM-R werden digital bei der DB Netz AG aufgezeichnet.</p> <p>Bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten oder Unfällen kann SGTC (frz. OE) eine Kopie der Aufzeichnungen anfordern über den Bezirksleiter Betrieb, der für den Fdl Hanweiler zuständig ist: H. Schnur, Tel. +49 681 308-3650, Mail: arno.schnur@deutschebahn.com.</p>
<p><b>Article 5 : Notice d'utilisation du GSM-R D</b></p> <p>DB Netz AG fournit la réglementation locale relative à l'utilisation du GSM-R D. SNCF Infra établit une notice d'utilisation EF 6 A en langue française à l'usage de l'AC de Sarreguemines Poste 1.</p>	<p><b>Abschnitt 5: Bedienungsanleitung für GSM-R D</b></p> <p>DB Netz AG stellt die örtliche Richtlinie für die Nutzung von GSM-R D zur Verfügung. SNCF Infra erstellt eine Bedienungsanleitung EF 6 A in französischer Sprache für den Fdl Sarreguemines Poste 1.</p>
<p><b>Article 6 : Essai d'appel (d'urgence)</b> (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 2).</p> <p>Un essai d'appel (d'urgence) peut être réalisé sans annonce préalable.</p> <p>Cet essai est matérialisé par la mélodie propre aux appels d'urgence avec une durée d'environ 5 secondes.</p> <p>Puis l'appel se poursuit sous la forme suivante :</p> <p style="text-align: center;"><i>„Achtung Probedurchsage! Hier Fahrdienstleiter ..., Triebfahrzeugführer .... (Zugnummer) bitte Empfang der Durchsage bestätigen.“</i></p> <p>[Traduction pour information : Attention - essai d'appel. Ici AC de ..., conducteur train ... (numéro) confirmez la réception de cet appel, s. v. p.]</p>	<p><b>Abschnitt 6: Probedurchsage</b> (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 2).</p> <p>Es kann ohne vorherige Ankündigung eine Probedurchsage ausgelöst werden.</p> <p>Diese wird durch den Notruf-Signalton mit einer Länge von ca. 5 Sekunden eingeleitet.</p> <p>Anschließend wird die Durchsage mit folgendem Wortlaut durchgeführt:</p>

<p>En cas de réception d'un tel essai, l'AC du Poste 1 n'a pas de mesures à prendre.</p> <p>Tous les agents circulation de Sarreguemines Poste 1, qui sont autorisés à transmettre un message d'alerte, doivent essayer une fois par an sous le contrôle du cadre responsable de ces agents. Ainsi le fonctionnement de la liaison d'appel d'urgence est contrôlé (réf. 481.0205Z01 Article 6 paragraphe 1).</p>	<p>Durch den Fdl Poste 1 sind bei Empfang eines solchen Proberufs keine Maßnahmen zu treffen.</p> <p>Alle Fdl in Sarreguemines Poste 1, die einen Nothaltauftrag abgeben dürfen, müssen dies zum Beherrschen von Gefahrensituationen mindestens einmal jährlich unter Aufsicht der verantwortlichen Führungskraft üben. Damit wird gleichzeitig die Funktionsfähigkeit der Notrufverbindung überprüft (Bezug 481.0205Z01 Abschnitt 6 Absatz 1).</p>
<p><b>Article 7 : Validité de cette annexe</b> La présente annexe est applicable dès réception et jusqu'à nouvel avis.</p>	<p><b>Abschnitt 7: Gültigkeit dieser Anlage</b> Diese Anlage ist ab sofort gültig bis zur Inkraftsetzung neuer Regelungen.</p>

## Anlage 7 Glossar

### Annexe 7 Glossaire

Termes RFF	Ausdrücke DB
<b>Agent Circulation (AC)</b>	<b>Fahrdienstleiter (Fdl)</b>
Annonce	Zugmeldung
Autorisation d'incorporation d'un Transport Exceptionnel	Einstellungsgenehmigung für einen aT; erfolgt bei der DB mittels <b>Beförderungsanordnung</b> (Bef-Ano) oder <b>Fahrplananordnung (Fplo)</b>
<b>Avis de Transport Exceptionnel (ATE)</b>	Bza ist eine Abkürzung, mit der bei der DB Netz AG die Bearbeitungsnummer für außergewöhnliche Transporte versehen wird. Sie leitet sich ab von den Worten <b>Betrieb, Zugförderung</b> und <b>außergewöhnlich</b> .
<b>Central Sous Station (CSS)</b>	<b>Zentralschaltstelle (Zes)</b>
<b>Centre Opérationnel de Gestion des Opérations (COGC)</b>	<b>Betriebzentrale (BZ)</b>
Conducteur	<b>Triebfahrzeugführer (Tf)</b>
Dispositif d'Attention – Dispositif de Réflexion	Merkhinweis
<b>Document de Référence du Réseau (DRR)</b>	<b>Schienenetz-Benutzungsbedingungen (SNB)</b>
<b>Entreprise Ferroviaire (EF)</b>	<b>EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)</b>
<b>Fiche Ligne Avis Signalisation Hebdomadaire (FLASH)</b>	Zusammenstellung der vorübergehenden <b>Langsamfahrstellen</b> und anderen Besonderheiten ( <b>La</b> )
<b>Gestionnaire d'Infrastructure (GI)</b> <b>Service Gestionnaire des Trafics et des Circulations (SGTC)</b>	<b>EIU (Eisenbahninfrastrukturunternehmen)</b>
<b>Global System for Mobile communication - Railway (GSM-R)</b>	idem – ebenso
<b>Guidon d'Arrêt (GA)</b>	pas d'équivalence – keine Entsprechung
<b>Contrôle de Vitesse par Balise (KVB)</b>	<b>Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)</b>
<b>Limitation Temporaire de Vitesse (LTV)</b>	<b>Langsamfahrstelle (La-Stelle)</b>
Ordre écrit bilingue	Zweisprachiger schriftlicher Befehl
Avis d'arrivée	Rückmeldung
Régime de l'Avis d'Arrivée	Räumungsprüfung auf Zeit
<b>Réseau Ferré de France (RFF)</b>	<frz. Schienennetzbetreiber>
<b>Renseignements Techniques (RT)</b>	<b>Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)</b>
Signal d'entrée	<b>Einfahrtsignal (Esig)</b>
Signal de sortie	<b>Ausfahrtsignal (Asig)</b>
<b>Système de Lignes Aériennes de Contact (SLAC)</b>	<b>Oberleitungsanlage (Ola)</b>
<téléphonie interne DB>	<b>Basa (Bahnselbstanschlußanlage – bahninternes Telefonnetz)</b>
<b>Transport Exceptionnel (TE)</b>	<b>außergewöhnlicher Transport (aT)</b>